VILLE DE LÉVIS

Conseil de la Ville

Règlement RV-2022-22-11 modifiant le Règlement RV-2015-15-04 sur le schéma d'aménagement et de développement

---

LE CONSEIL DE LA VILLE DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

1. <u>Une vision intégrée du développement</u>

Le Règlement RV-2015-15-04 sur le schéma d'aménagement et de développement est modifié par l'insertion, après l'article 2, du suivant :

« **2.1 <u>Les documents de planification</u>**

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

1° Plan d'action en développement durable

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

2° Plan d'action favorisant un vieillissement actif

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

3° Plan de gestion des milieux naturels

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

4° Plan directeur du réseau cyclable

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

5° Politique culturelle

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

6° Politique de développement social et communautaire

La politique de développement social et communautaire a été adoptée en 2019. Elle vise à maintenir, voire même rehausser, la qualité de vie de la

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

7° Politique de foresterie urbaine

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

8° Politique environnementale

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

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

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

Une stratégie de structuration du développement urbain en fonction du transport

2. <u>État de situation</u>

L'article 4 de ce règlement est modifié par :

1° l'insertion, au troisième alinéa, après le mot « intéressants » des mots « et de qualité »;

2° le remplacement, au troisième alinéa, des mots « reposent par sur l'automobile » des mots « reposent pas que sur l'automobile ».

Une stratégie pour créer des milieux de vie de grande qualité

3. <u>État de situation</u>

L'article 14 de ce règlement est modifié par le remplacement du dernier alinéa par le suivant :

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

4. <u>La conservation des milieux naturels</u>

L'article 16 de ce règlement est remplacé par le suivant :

« **16.** **<u>La conservation des milieux naturels</u>**

Parallèlement à la stratégie visant à structurer l'urbanisation en fonction des transports, la Ville de Lévis se donne une stratégie de conservation des milieux naturels. Actuellement, les aires protégées par un statut légal correspondent à 7 % du territoire (tant aquatique que terrestre). D'une part, on cherche à densifier le milieu urbain, comme expliqué précédemment. D'autre part, cette stratégie est accompagnée de plusieurs lignes directrices qui permettent de réaliser un rapprochement entre les lieux de vie et les milieux naturels, soit :

1° Reconnaître l'importance essentielle des milieux naturels dans le fonctionnement du territoire et le maintien de la qualité de vie;

2° Approfondir la caractérisation des milieux naturels sur le territoire afin de les catégoriser en fonction du niveau de protection à appliquer (de conservation stricte à bonification);

3° Analyser l'opportunité d'augmenter le pourcentage des aires protégées sur le territoire par les outils pertinents;

4° Conserver et aménager des corridors écologiques permettant d'assurer la connectivité entre les milieux naturels;

5° Octroyer un statut particulier à ces corridors écologiques;

6° Conserver et mettre en valeur des crans rocheux qui ont une valeur écologique, paysagère et identitaire;

7° Protéger et mettre en valeur les cours d'eau et les milieux humides.

L'ensemble de ces orientations constitue une condition de succès de la densification urbaine à Lévis. Par ailleurs, densifier le milieu urbain permet d'effectuer une meilleure gestion des espaces naturels qui sont hautement valorisés par les Lévisiennes et les Lévisiens. Les différents éléments conservés permettront donc d'augmenter la qualité de vie des citoyens tout en assurant une diversité d'habitats potentiels pour la faune et la flore.

D'ailleurs, le Plan de gestion des milieux naturels (PGMN), décrit à la section 6, sera complété en 2022 par le Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) conformément à Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques (2017, c.14). Ce plan, qui tiendra compte de la gestion intégrée de l'eau par bassin versant, identifiera les milieux humides et hydriques d'intérêt ainsi que des potentiels de création et de restauration dans un objectif de zéro perte nette. Par la protection de milieux naturels d'importance, le PGMN et le PRMHH participent à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement et apportent plusieurs bénéfices à la collectivité tels que la conservation des paysages significatifs, l'amélioration de la qualité de l'air, l'atténuation des impacts des changements climatiques, l'atténuation des nuisances (bruits, odeurs, poussières, etc.), la régulation et la filtration de l'eau de surface et souterraine, la conservation de la biodiversité en plus des impacts positifs sur la santé physique et mentale de la population.

5. **<u>Îlots de chaleur urbains et protection des arbres</u>**

Ce règlement est modifié par l'insertion, après l'article 16, des suivants :

« **16.1 <u>Îlots de chaleur urbains</u>**

Un îlot de chaleur urbain est généralement défini comme une zone urbanisée dont les températures moyennes sont plus élevées par rapport à des secteurs plus naturels à proximité. Ces derniers se retrouvent à différents endroits dans la ville et touchent tous les types de secteurs. Généralement, ils sont le résultat des causes suivantes, soit : la diminution du couvert végétal, l'imperméabilisation du sol, l'utilisation de matériaux de recouvrement à faible albédo, l'augmentation des gaz à effet de serre, la morphologie urbaine et la production de chaleur anthropique.

Les îlots de chaleur urbains ont des impacts importants en matière d'environnement et de santé publique. En effet, les recherches démontrent que la présence d'îlots de chaleur urbains a des impacts sur la santé des individus en raison du stress thermique qu'ils engendrent de même que des impacts sur l'environnement (de l'augmentation du smog, de la consommation énergétique pour la climatisation, de la consommation en eau potable). Ainsi, dans un souci de qualité de vie et d'optimisation des ressources, il convient de porter une attention particulière à cette problématique. L'orientation quant aux îlots de chaleur est donc d'éviter leur création et de travailler à leur réduction en diminuant leur quantité et leur taille.

La carte 4.1 présente les secteurs d'îlots de chaleur urbains selon des données recueillies par l'Institut national de santé publique du Québec. Ces données comprennent des espaces situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation sans couvrir l'ensemble du territoire. Le plan d'urbanisme identifiera, de manière plus précise, les îlots de chaleur sur le territoire.

Afin d'éviter la création des îlots de chaleur, de limiter leur taille et de favoriser leur réduction, les lignes directrices sont les suivantes :

1° Revoir les exigences et façons de faire pour encourager la protection des arbres en place, ainsi que la conservation d'espaces viables pour la plantation au sein des projets de développement;

2° Revoir les exigences en matière de plantation d'arbres, de mesures de verdissement, d'imperméabilisation des sols, de gestion des eaux pluviales ou de mesures associées aux bâtiments, le tout adapté aux milieux concernés;

3° Analyser la possibilité de revoir la quantité minimale de cases de stationnement et de prévoir une quantité maximale de cases de stationnement dans les secteurs d'îlots de chaleur urbains;

4° Repenser les concepts d'îlots de verdure afin qu'ils soient adaptés au climat québécois, répartis de manière à éviter la création d'îlots de chaleur urbains et propices à créer des lieux de détente;

5° Favoriser l'agriculture urbaine puisqu'elle agit comme véhicule de verdissement des quartiers;

6° Favoriser des matériaux de revêtement extérieur, de toiture et de recouvrement de sol pâle ou qui reflètent la chaleur dans les secteurs localisés dans un îlot de chaleur urbain;

7° Aménager des îlots de fraicheur notamment par une réintroduction et une mise en scène de l'eau ou l'ajout de végétaux dans l'espace public;

8° Mettre en place un programme de lutte aux îlots de chaleur urbains.

16.2 <u>Protection des arbres</u>

Les arbres contribuent grandement à la qualité des milieux de vie. Les bénéfices des arbres pour la collectivité en milieu urbain sont nombreux. En effet, les

arbres participent au rafraichissement de l'air ambiant et atténuent les effets d'îlots de chaleur urbains. Ils améliorent la qualité de l'air par la production d'oxygène, l'absorption de polluants, la filtration des poussières et stockage du carbone. Par leur capacité d'absorption de l'eau, ils diminuent le ruissellement des eaux de pluie et ainsi les risques de surcharge du réseau municipal. Les arbres contribuent au maintien de la biodiversité et bonifient l'ambiance et le paysage urbain. Enfin, ils favorisent l'amélioration de la santé physique et le bien-être psychologique des citadins.

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

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

Les lignes directrices à cet égard sont les suivantes :

1° Privilégier la conservation des arbres matures et appliquer la séquence : éviter, minimiser, compenser lorsque des arbres doivent être coupés ou des superficies déboisées pour permettre la réalisation d'un projet;

2° Dans les nouveaux projets de développement, privilégier des concepts de lotissement qui minimisent l'impact sur la topographie et des techniques de construction qui limitent le déboisement;

3° Dans les nouveaux projets de développement, analyser la possibilité de conserver une superficie des terrains à l'état naturel. Pour ce faire, le lotissement devra être adapté en conséquence;

4° Dans le cas d'un projet de construction, évaluer la possibilité de conserver une partie des arbres matures présents sur le site en fonction de leur âge, de leur importance et de leur possibilité de survie;

5° Préserver en priorité les arbres faisant partie d'un corridor écologique afin d'assurer une continuité d'arbres matures sur l'ensemble du développement et du territoire. ».

6. <u>Ajout de la carte 4.1</u>

La carte 4.1 est ajoutée après l'article 16.1, ladite carte étant jointe au présent règlement comme annexe A.

7. <u>Des parcs et des espaces publics</u>

L'article 17 de ce règlement est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

« Par ailleurs, la Ville de Lévis possède un certain nombre d'espaces publics qu'elle souhaite valoriser. Elle vise ainsi l'aménagement d'espaces publics de qualité dans les différents milieux afin, notamment, de répondre aux besoins de socialisation. De plus,

ceux-ci favorisent la mixité sociale, participent à l'émergence d'un sentiment d'appartenance à la communauté et favorisent la revitalisation des quartiers. Il s'agira d'espaces polyvalents répondant aux besoins des usagers, s'appuyant sur les paysages caractéristiques des milieux, tout en ayant une fonction urbaine prédominante. Ils bonifieront donc les milieux de vie existants. À cet effet, les lignes directrices sont les suivantes :

1° Actualiser le plan directeur des parcs et espaces verts dans une approche de planification intégrée du territoire;

2° Mettre en place des aménagements qui permettront l'émergence de lieux de socialisation au cœur des quartiers et qui reflèteront l'histoire et les caractéristiques du milieu d'insertion;

3° Proposer, dans certains cas, des places éphémères qui permettront de valider les besoins en termes d'aménagement. Ces places ont pour avantage d'être peu coûteuses, de nécessiter peu d'aménagements et de pouvoir être retravaillées afin de vérifier différentes alternatives dans un objectif de création d'un espace permanent;

4° Animer certains espaces publics sous-utilisés choisis dans un souci d'équité entre les quartiers;

5° Mettre de l'avant la participation citoyenne et la concertation dans la création des projets prévus sur les espaces publics afin de favoriser le sentiment d'appartenance au milieu;

6° Assurer la préservation, la valorisation et l'utilisation des espaces verts en milieu urbain;

7° Favoriser le verdissement et le développement d'une canopée diversifiée dans les parcs et espaces publics afin d'améliorer le confort des usagers;

8° Faire une place aux œuvres d'art et prévoir des espaces créatifs et ludiques dans certains parcs et espaces publics urbains. ».

8. <u>Les conditions d'habitat</u>

L'article 19 de ce règlement est modifié par le remplacement du premier alinéa par le suivant :

« En matière d'habitation, la Ville de Lévis poursuit l'orientation suivante : améliorer les conditions de l'habitat et s'adapter aux différents enjeux sociaux existants sur le territoire. ».

9. <u>La qualité du cadre bâti</u>

L'article 20 de ce règlement est remplacé par le suivant :

« **20. <u>La qualité du cadre bâti</u>**

La Ville de Lévis accorde une grande importance à la qualité du cadre bâti et, à cet effet, poursuit l'orientation suivante : protéger, réhabiliter et mettre en valeur le cadre bâti, les espaces publics et les éléments naturels urbanisés, et ce, en considérant les particularités de certains milieux de vie, soit les milieux construits ainsi que les milieux en transition et en développement.

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

1° Porter une attention particulière à la rénovation et à l'insertion des bâtiments dans les secteurs d'intérêt patrimonial et prévoir la réhabilitation des secteurs déstructurés;

2° Assurer la bonification sinon le maintien du paysage architectural des secteurs d'intérêt patrimonial;

3° Inventorier, protéger et mettre en valeur les espaces publics d'intérêt (certaines emprises de rues, placettes, etc.) afin qu'ils deviennent des lieux identitaires forts des différents quartiers de Lévis;

4° Exiger, lorsque cela est opportun, des plans d'implantation et d'intégration architecturale;

5° Exiger, lorsque cela est opportun, l'enfouissement des fils dans les nouveaux développements et poursuivre les efforts pour l'enfouissement dans les secteurs existants.

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

1° Bâtiment comptant 100 unités de logement et plus;

2° Secteur de développement comportant une densité égale ou supérieure à 150 logements à l'hectare;

3° Bâtiment comportant une superficie d'implantation au sol de 3 500 mètres carrés et plus;

4° Bâtiment de 6 étages et plus.

Les lignes directrices sont :

1° Présenter une qualité et une diversité architecturale par rapport aux bâtiments existants environnants;

2° Prévoir des mesures de mitigation environnementale telles que, notamment, l'infiltration sur le site des eaux de ruissellement, la plantation d'arbres ou encore l'aménagement de toit vert ou blanc ou des murs végétalisés;

3° Pour les bâtiments situés aux intersections, privilégier une architecture contribuant au fait que ces bâtiments constituent un point de repère dans le paysage urbain;

4° Prioriser, selon toute mesure que la Ville pourra juger appropriée (notamment par l'adoption d'une grille d'évaluation des projets), les projets répondant aux critères qu'elle pourra cibler en matière de développement durable, et d'architecture durable, afin que les projets soient des vecteurs de qualité et d'innovation;

5° Dans le cas de projets d'insertion dans les secteurs d'intérêt patrimonial, assurer une intégration optimale dans le milieu;

6° Exiger, lorsque cela est opportun, des plans d'implantation et d'intégration architecturale afin, notamment, d'assurer la mise en œuvre des lignes directrices prévues au présent alinéa;

7° Exiger, lorsque cela est opportun, l'enfouissement des fils dans les nouveaux développements et poursuivre les efforts pour l'enfouissement dans les secteurs existants. ».

On a vu, à la section 2 du présent chapitre, que la stratégie de structuration de l'urbanisation suppose une densification du milieu bâti. Pour réussir la densification, il est important de maintenir de hauts standards dans la qualité des aménagements, dans leur intégration au voisinage, dans le respect des contraintes anthropiques. Cette préoccupation se traduit également dans le respect de l'échelle humaine (voir article 24) et dans la présence d'espaces verts, aussi bien à l'échelle du terrain, du voisinage et du quartier qu'à l'échelle de la ville. Le plan d'urbanisme identifiera des principes d'aménagement et de constructions pour des quartiers et des bâtiments durables et pourra prévoir des cibles à atteindre. De plus, la règlementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions à cet effet.

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

L'article 22 de ce règlement est modifié par :

1° la suppression du quatrième paragraphe du deuxième alinéa;

« Reconnaître que le paysage participe aussi bien à la qualité du cadre de vie qu'à l'affirmation de l'identité et à l'attractivité du territoire ».

2° le remplacement du troisième alinéa par le suivant :

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

11. La diversité des habitats

Ce règlement est modifié par l'insertion, après l'article 24, des suivants :

« **24.1 La diversité des habitats**

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

1° Favoriser le développement de logements diversifiés, de qualité et répondant aux besoins et aux réalités des différents sous-groupes de la population;

2° Maintenir et développer des milieux de vie agréables et harmonieux;

3° Maintenir des milieux de vie sécuritaires;

4° Analyser la possibilité de permettre les unités d'habitation accessoires;

5° Favoriser l'accessibilité universelle des transports actifs et collectifs.

24.2 Milieux de vie complets

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

1° Favoriser des projets qui diversifient, poursuivent ou complètent l'offre existante quand il s'agit d'insertion dans un milieu;

2° Augmenter graduellement les densités des quartiers existants afin de soutenir l'offre commerciale de proximité et de transport en commun;

3° Promouvoir l'offre de service et de commerce de proximité;

4° S'assurer de la présence de services et d'espaces publics pouvant répondre aux besoins de plusieurs clientèles distinctes.

24.3 L'innovation par le cadre bâti

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

1° Encourager des projets sur notre territoire qui mettent de l'avant :

a. Des matériaux et des techniques de construction durables et innovantes;

b. Une gestion de l'énergie optimale;

c. Un souci particulier à la qualité de vie des habitants du bâtiment;

d. Une gestion optimale des eaux sur le site et dans le bâtiment (privilégier l'infiltration in situ);

e. L'évolutivité des bâtiments;

f. Une gestion optimale des matières résiduelles sur le site et dans le bâtiment;

g. Une mise en valeur du contexte d'insertion (historique, paysager, etc.).

2° Cibler des sites stratégiques afin d'y prévoir un cadre bâti et un aménagement de haute qualité. Cette ligne directrice pourra se concrétiser notamment par l'achat de terrains ou encore par la mise en place de plans d'aménagement d'ensemble. ».

Une stratégie de mise en valeur du milieu agricole

12. <u>Carte 7.1 Les types de secteurs agricoles</u>

Ce règlement est modifié par le remplacement de la carte 7.1 par celle jointe en annexe B du présent règlement.

13. <u>Les activités agricoles à l'intérieur du périmètre d'urbanisation</u>

Ce règlement est modifié par l'insertion, après l'article 35, du suivant :

« **35.1 <u>Les activités agricoles à l'intérieur du périmètre d'urbanisation</u>**

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

- Économiques : favorise les circuits courts (circuit de distribution locale), réduit les dépenses alimentaires des ménages, augmente la consommation de fruits et légumes frais;
- Sociales : les jardins communautaires et collectifs sont des lieux d'intégration sociale, de responsabilisation, d'éducation et d'échanges;
- Environnementales : améliore le cadre de vie, augmente la biodiversité, participe à la gestion écologique des eaux de pluie et des déchets organiques, etc.;
- Paysagères : améliore le paysage urbain.

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

Comme mentionné dans le *Plan de développement de la zone agricole (PDZA)*,

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

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

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

Une stratégie de conservation des milieux naturels

14. <u>Carte 11 – Les éléments d'intérêt esthétique</u>

Ce règlement est modifié par le remplacement de la carte 11 par celle jointe en annexe C du présent règlement.

15. <u>La gestion des milieux naturels</u>

L'article 42 de ce règlement est modifié par la suppression de la dernière phrase du douzième alinéa.

16. <u>Protection de l'eau</u>

L'article 43 de ce règlement est modifié par :

1° le remplacement du troisième alinéa par le suivant :

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

2° le remplacement du quatrième alinéa par le suivant :

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

1° Viser le maintien du patron d'écoulement des eaux naturelles;

2° Restreindre certains usages et certaines implantations;

3° Viser le maintien des espaces naturels et du couvert forestier;

4° Gérer les eaux de ruissellement;

5° Contrôler l'érosion lors d'interventions humaines. »

3° la suppression de la dernière phrase du cinquième alinéa.

17. <u>Carte 14 – Bassin versant de la prise d'eau de la ville de Lévis sur la rivière Chaudière</u>

Ce règlement est modifié par le remplacement de la carte 14 par celle jointe en annexe D du présent règlement.

Une stratégie de mobilité durable

18. <u>Une stratégie de mobilité durable</u>

Ce règlement est modifié par le remplacement de la sous-section 8.1 de la section 8 du chapitre 2 (articles 51 à 67), par ce qui suit :

« **SOUS-SECTION 8.1**
ÉTAT DE SITUATION ET ORIENTATIONS

51. <u>La mobilité durable</u>

La mobilité constitue un enjeu majeur de l'aménagement du territoire dans toutes les villes du monde. Lévis n'échappe pas aux difficultés inhérentes à la croissance urbaine. Elle connaît la congestion routière et un allongement des temps de déplacement, en particulier aux heures de pointe. Cette situation se traduit par une perte de la qualité de vie, une perte de productivité et une dégradation de l'environnement. Une des solutions à cette problématique est de favoriser la mobilité durable. La mobilité durable inclut les transports collectifs et les transports actifs. Ceux-ci ont pour avantage d'émettre peu de gaz à effet de serre et d'être moins coûteux au niveau individuel et collectif tout en favorisant une amélioration de la santé physique des individus.

La CMQ définit la mobilité durable comme étant la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer de façon sécuritaire, efficace et confortable, par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement. En ce sens, l'intermodalité joue un rôle primordial dans le développement de la mobilité durable.

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

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

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

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

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

1° d'améliorer et développer les infrastructures de transport collectif et actif;

2° de favoriser l'intermodalité;

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

Ainsi, la stratégie d'urbanisation doit s'accompagner de mesures pour développer les différents modes de transport, en particulier les transports actifs et collectifs. Le développement du réseau de transport en commun lévisien, avec notamment la mise en œuvre d'un projet de transport en commun à haut niveau de service au cours des prochaines années sur les territoires de Québec et de Lévis, constitue une des clés de cette stratégie qui comprend également des stratégies de rabattement afin d'assurer une meilleure desserte des différents secteurs de la ville. À cet effet, d'importants travaux de planification sont en cours.

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

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

doit être considérée dans la planification des différentes infrastructures de transport.

52. <u>Le réseau routier et les déplacements sur le territoire</u>

Le réseau routier supérieur est défini par le ministère des Transports (MTQ), à l'échelle provinciale, de la façon suivante :

1° Les autoroutes : voies de circulation rapide à accès limité ne comportant, sauf exception, aucun croisement à niveau. Cette composante inclut les équipements de connexion avec le réseau municipal, soit les échangeurs et bretelles d'accès.

2° Les routes nationales comprennent les grands axes interrégionaux et extraprovinciaux, les liaisons entre les agglomérations urbaines principales (généralement de 25 000 habitants et plus), les corridors touristiques majeurs de même que les accès aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance internationale ou nationale.

3° Les routes régionales comprennent les liaisons entre les agglomérations urbaines secondaires (généralement entre 5 000 et 25 000 habitants) de même qu'entre celles-ci et les agglomérations urbaines principales, les liaisons des centres ruraux (moins de 5 000 habitants) à caractère industriel, les accès aux stations touristiques majeures de même qu'aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations urbaines principales peuvent également faire partie de cette classe.

4° Les routes collectrices comprennent les liaisons des centres ruraux (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations urbaines et aux dessertes maritimes ou aériennes en régions éloignées, de même que les principaux accès aux parcs gouvernementaux et aux stations touristiques d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations urbaines secondaires peuvent également faire partie de cette classe.

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

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

Classe	Route et tronçon	Responsabilité	Nº de route
Autoroute	• **autoroute Jean-Lesage**	MTQ	A-20
	• **autoroute Robert-Cliche**	MTQ	A-73
Nationale	• **route Marie-Victorin , de Saint-Antoine-de-Tilly jusqu'au pont de Québec**	MTQ	R-132
	• **boulevard Guillaume-Couture**, du pont de Québec au chemin du Sault	MTQ	R-132
	• **boulevard Guillaume-Couture,** du chemin du Sault à la route Lallemand	Ville	R-132
	• **boulevard Guillaume-Couture**, de la route Lallemand à Beaumont	MTQ	R-132
	• **route du Président-Kennedy**, du boulevard Wilfrid-Carrier à l'autoroute Jean-Lesage	MTQ	R-173
	• **route du Président-Kennedy**, du boulevard Guillaume-Couture au boulevard Wilfrid-Carrier	Ville	R-173
	• **chemin du Sault**, du boulevard Guillaume-Couture à l'autoroute Jean-Lesage	MTQ	R-175
	• **pont de Québec**	MTQ	R-175
Régionale	• **route du Président-Kennedy**, de l'autoroute Jean-Lesage à Saint-Henri	MTQ	R-173
	• **route des Rivières,** de Saint-Gilles à la route Marie-Victorin	MTQ	R-116
	• **avenue Taniata**, du boulevard Guillaume-Couture à la rue Pierre-Beaumont	Ville	R-275
Collectrice	• **boulevard Wilfrid-Carrier**, de la route du Président-Kennedy au boulevard Alphonse-Desjardins	MTQ	
	• **chemin des Îles**, du boulevard Guillaume-Couture à l'autoroute Jean-Lesage	MTQ	
	• r**ue Saint-Laurent,** de la Traverse à la côte du Passage	Ville	
	• **côte du Passage**, de la rue Saint-Laurent à la rue Saint-Georges	Ville	
	• **boulevard Alphonse-Desjardins,** de la rue Saint-Georges à l'autoroute Jean-Lesage	Ville	
	• **route Monseigneur-Bourget**, du chemin des Forts à l'autoroute Jean-Lesage	MTQ	
	• **route Monseigneur-Bourget**, du boulevard Guillaume-Couture au chemin des Forts	Ville	
	• **route Lagueux**, de la route Marie-Victorin à la route des Rivières	MTQ	R-171
	• **avenue des Églises**, de l'autoroute Jean-Lesage jusqu'à la fin de la bretelle de l'autoroute	MTQ	R-175
	• **avenue des Églises et chemin de Charny**, de la bretelle de l'autoroute Jean-Lesage à l'avenue de la Rotonde	Ville	R-175
	• **chemin de Charny, rue Beaulieu et avenue Saint-Augustin,** de l'avenue de la Rotonde à la rue Sainte-Hélène	MTQ	R-175
	• **rue Beaulieu**, entre l'autoroute Robert-Cliche et le chemin de Charny, incluant les voies d'accès à l'autoroute (route de la Rive et rue de la Jonction)	MTQ	
	• **rue Pierre-Beaumont**, entre la rue Beaulieu et la route Bécar	MTQ	
	• **rue Pierre-Beaumont**, entre la route Bécar et l'avenue Taniata	Ville	
	• **chemin Olivier,** de la bretelle de l'autoroute Jean-Lesage (sortie 311) à la route des Rivières	MTQ	
	• **chemin Olivier,** de la bretelle de l'autoroute Jean-Lesage (sortie 305) à la route Lagueux	MTQ	
	• **avenue Taniata**, de la rue Pierre-Beaumont à la rue Sainte-Hélène	Ville	R-275
	• **avenue Taniata et chemin Bélair Est**, de la rue Sainte-Hélène à la limite de Saint-Henri	MTQ	R-275
	• **rue de la Concorde,** de la bretelle de l'autoroute Jean-Lesage (sortie 314) à la route 175	MTQ	
	• **rue de Bernières,** de la bretelle de l'autoroute Jean-Lesage (sortie 311) à la route 116	MTQ	

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

1° Accorder aux propriétés qui bordent ce réseau routier un traitement architectural et paysager de grande qualité qui respecte le caractère du milieu d'insertion. Ces secteurs seront traités dans l'étude paysagère mentionnée à la section 9;

2° Assurer une utilisation sécuritaire et efficace du réseau routier supérieur par une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire à travers l'élaboration d'un Plan de mobilité durable qui analysera les impacts du développement urbain prévu au présent document sur les transports et la mobilité;

3° Modifier la règlementation d'urbanisme afin d'encadrer et sécuriser les accès et les intersections importantes du réseau routier supérieur (limiter le nombre d'accès par terrain, augmenter les largeurs minimales des lots non desservis, prévoir des distances minimales entre deux voies de circulation, etc.). Une stratégie de sécurisation des usagers des réseaux routier, piétonnier et cyclable analysera notamment cette question.

En plus de la classification fonctionnelle du réseau routier supérieur reconnue par le MTQ, le *Schéma d'aménagement et de développement* reconnaît le réseau municipal ayant une vocation stratégique en matière de circulation, soit :

1° le réseau artériel municipal : artères faisant le lien entre le réseau supérieur du ministère, le réseau des rues collectrices et le réseau des rues artérielles;

2° le réseau collecteur municipal : collectrices faisant le lien entre le réseau de rues locales, les rues collectrices et les autres.

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

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

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

1° Assurer la bonification sinon le maintien de la sécurité et de la fluidité du réseau routier tous modes confondus, notamment en anticipant les impacts des projets de développement et de construction d'envergure sur les transports en commun et le réseau routier (Plan de mobilité durable, études

de circulation, Stratégie de sécurisation des usagers des réseaux de transport, etc.);

2° Identifier de nouveaux axes de transport répondant aux besoins de la population et du développement du territoire;

3° Proposer des améliorations du réseau routier afin de répondre aux besoins de la population et de soutenir le développement de la ville, en privilégiant des mesures opérationnelles pour tous les modes de déplacement (feux de circulation, signalisation, corrections géométriques);

4° Accorder la priorité aux projets de développement du réseau routier qui permettent de favoriser les échanges entre les différents secteurs de la ville;

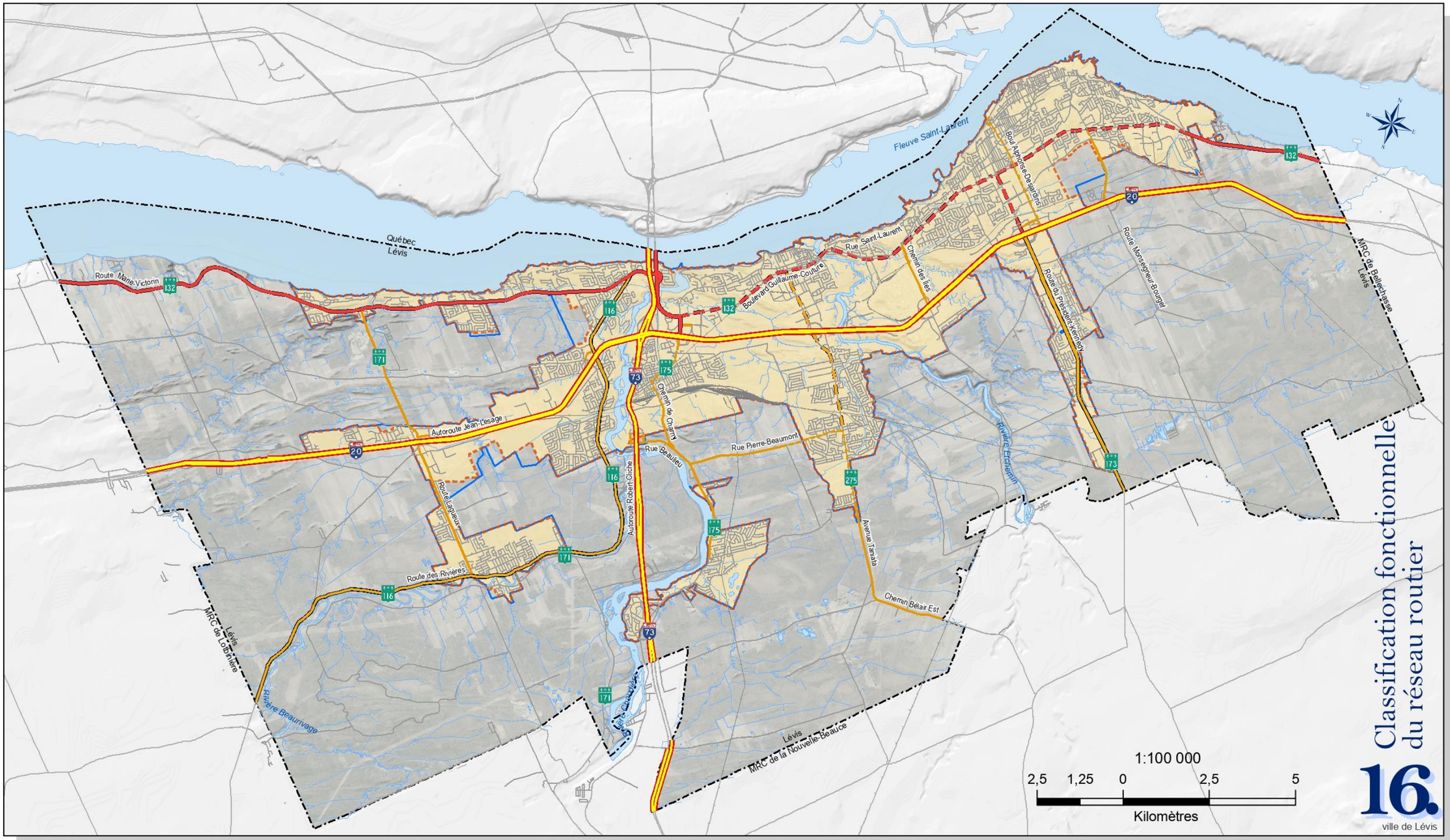
5° Accorder la priorité à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures de transport situées à l'intérieur du tissu urbain existant plutôt que de favoriser l'ouverture de nouvelles voies en territoire non urbanisé à l'exception d'artères et collectrices permettant d'atteindre les objectifs d'interconnexion entre les pôles, les axes structurants et les différents quartiers;

6° Prévoir des normes d'aménagement des terrains (entrées charretières, stationnements, etc.) qui assurent le maintien de la sécurité et de la fonctionnalité de la route;

7° Prévoir des stationnements incitatifs (transport en commun et covoiturage) à des endroits clés sur le territoire afin de favoriser l'intermodalité;

8° Prévoir des mesures pertinentes de mitigation de la vitesse pour que le milieu soit en adéquation avec la vitesse prescrite souhaitée dans les quartiers résidentiels afin d'assurer un partage sécuritaire des modes de transport.

Classification fonctionnelle du réseau routier



16.

ville de Lévis

SAD 2016

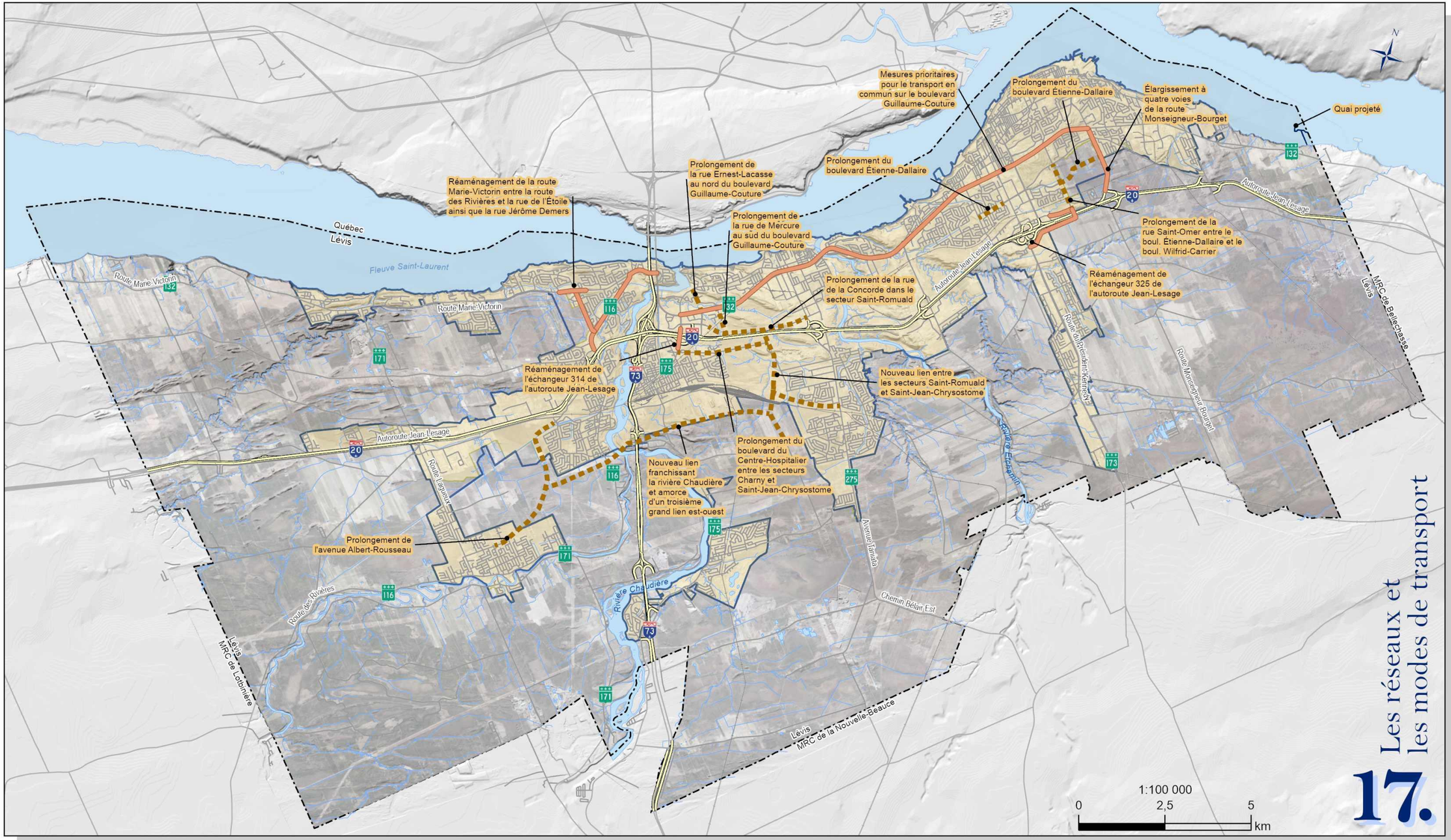
Catégorie de voie de circulation et responsabilité

- Autoroute (MTMDET)
- Route Régionale (MTMDET)
- Route Nationale (MTMDET)
- Route Collectrice (MTMDET)
- Route Régionale (municipale)
- Route Nationale (municipale)
- Route collectrice (municipale)
- Rue locale (municipale)
- Rue ou chemin privé (privé)
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Limite municipale

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne GAGNON-BEAULIEU, urbaniste

Ville de Lévis



17. Les réseaux et les modes de transport

SAD 2016

Limite municipale
Périmètre d'urbanisation
Périmètre d'urbanisation métropolitain

Projet routier
Tronçon existant
Tronçon projeté

Date: 17 août 2022
Cartographie: D.Martel /L.Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis

53. <u>Le transport collectif</u>

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

À Lévis, le transport en commun est majoritairement opéré par la Société de transport de Lévis (STLévis). Différents parcours sont offerts afin de desservir l'ensemble du territoire. Le parcours Lévisien-1 relie les deux extrémités de la ville, de la route Lagueux, dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon, à la Traverse, dans le secteur Lévis, et constitue l'épine dorsale du réseau de transport en commun. Aux extrémités est et ouest, il excède donc l'axe structurant de type 1, défini au présent *Schéma d'aménagement et de développement*, de façon à desservir la Traverse et le Vieux-Lévis d'une part, ainsi que les secteurs Saint-Rédempteur et Saint-Étienne-de-Lauzon d'autre part. Le parcours Lévisien-2 assure le lien entre la Traverse et l'Université Laval via le boulevard Guillaume-Couture et le pont de Québec. Le parcours Lévisien-3 relie le terminus Lagueux et l'Université Laval. Des axes transversaux permettent le rabattement sur les parcours Lévisiens-1, 2 et 3.

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

Le Centre de services scolaire des Navigateurs assure la gestion et le service du transport scolaire pour les établissements des niveaux primaire et secondaire sur le territoire de la ville de Lévis. À cet effet, 30 établissements de niveau primaire et 8 de niveau secondaire sont desservis par différents transporteurs y compris la STLévis.

La Ville de Lévis et la Société de transport de Lévis travaillent en étroite collaboration pour redéfinir le réseau de transport en commun sur le territoire et mieux harmoniser les efforts de développement urbain et le service de transport en commun. Des efforts sont également déployés afin d'ajouter des aménagements ou des équipements (voies réservées ou préemption des feux de circulation par exemple) à des endroits stratégiques du réseau routier pour assurer la fiabilité et l'efficacité des parcours de transport en commun à haute fréquence. Ces actions devraient permettre d'augmenter les parts modales du transport en commun.

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

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

cases de stationnement. Pour l'instant, l'offre en autopartage est limitée, mais l'offre tend à croître sur le territoire.

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

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

1° Bonifier l'offre et l'accessibilité au transport collectif sur le territoire de la ville de Lévis;

2° Revoir les exigences quant aux cases de stationnement; réfléchir quant à la pertinence des minimums et à celle de prévoir des maximums de cases à ne pas dépasser;

3° Localiser les lieux d'emploi aux bons endroits selon leurs besoins en transport;

4° Dans les secteurs desservis par un service de transport en commun à haut niveau de service, favoriser des usages bénéficiant de celui-ci et offrir des conditions optimales pour les déplacements actifs;

5° Dans les secteurs desservis par un service de transport en commun à haut niveau de service, prévoir des densités résidentielles aptes à supporter celui-ci;

6° Favoriser le développement du transport en commun à haut niveau de service sur les axes structurants et des parcours de rabattement réguliers, efficaces et rapides;

7° Prévoir des aménagements et des équipements favorisant l'utilisation du transport en commun (notamment des voies réservées, stationnements incitatifs, des pôles d'échanges et une préemption des feux de circulation);

8° Améliorer la desserte en transport collectif dans les parcs industriels;

9° Soutenir les initiatives de covoiturage et d'autopartage;

10° Mettre sur pied un réseau de stationnements incitatifs (transport en commun et covoiturage) convivial et performant qui puisse desservir les Lévisiens de même que la clientèle provenant des MRC environnantes qui transite sur le territoire;

11° Concevoir des aménagements urbains sécuritaires qui encouragent l'utilisation des transports collectifs (station d'attente confortable, pôle d'échanges, mobilier urbain approprié, etc.);

12° Arrimer les réseaux de transport collectif et de transport actif afin d'assurer une planification intégrée sur le territoire dans un souci d'intermodalité;

13° Assurer l'accessibilité universelle de l'ensemble des aménagements et des modes de transport collectif;

14° Réfléchir au mode de transport collectif le plus approprié en fonction du secteur de la ville et de ses particularités;

15° Assurer la connectivité entre les différents secteurs de la ville en ayant recours à une variété de modes de transport.

54. <u>Le transport actif</u>

Le transport actif comprend la marche et le vélo de même que quelques modes de transport actif secondaire comme la trottinette ou la planche à roulettes.

Le réseau cyclable lévisien, illustré à la carte 18, comprend :

1° des parties du réseau provincial de loisir de la Route verte (cycloroutes 1, 3 et 6);

2° des parties du réseau régional de loisir (Parcours Harlaka et piste cyclable dans le parc des Chutes-de-la-Chaudière pour relier les deux rives);

3° un réseau local de loisir ou utilitaire.

La cycloroute n^{o} 1 relie Gatineau à la Gaspésie en faisant un détour important par la région de l'Estrie. Elle traverse entièrement la ville de Lévis d'ouest en est, en empruntant d'abord le parc linéaire le Grand-Tronc, puis elle longe la route des Rivières et rejoint le Parcours-des-Anses le long du fleuve, et le boulevard Guillaume-Couture, à l'extrémité est.

La cycloroute n^{o} 3 longe le fleuve Saint-Laurent depuis Salaberry-de-Valleyfield jusqu'à Lévis où elle rejoint les cycloroutes n^{os} 1 et 6. À Lévis, elle prend la forme d'accotements asphaltés sur toute la longueur de la route Marie-Victorin.

Dans l'axe de la rivière Chaudière, la cycloroute n^{o} 6 relie la frontière américaine du côté sud et la municipalité de Rivière-à-Pierre, dans Portneuf, au nord. À Lévis, elle traverse les secteurs Charny et Sainte-Hélène-de-Breakeyville et relie la ville de Québec par le pont de Québec.

Le Parcours Harlaka permet d'unifier le Parcours des Anses et la cycloroute de Bellechasse, laquelle se rend jusqu'à la municipalité d'Armagh dans Bellechasse. Le Parcours Harlaka, entièrement sur le territoire de Lévis, emprunte un ancien parcours ferroviaire qui traverse le secteur Pintendre dans l'axe nord-sud.

Le réseau cyclable lévisien constitue un élément important de la mobilité durable, car il permet de diversifier les modes de déplacement, d'offrir une alternative à l'utilisation de l'autosolo et de contribuer au développement récréotouristique et économique du territoire lévisien. Il est d'ailleurs possible de circuler sur le territoire d'est en ouest en utilisant le réseau cyclable lévisien.

Considérant la structuration de l'urbanisation, il y a lieu, notamment de constater la faiblesse du réseau utilitaire dans les pôles et noyaux de proximité, malgré qu'ils constituent d'importants générateurs de déplacements. Il en va de même de certains noyaux traditionnels, en particulier le Vieux-Lévis et le Vieux-Lauzon. La stratégie de structuration de l'urbanisation vise d'ailleurs à y concentrer l'activité humaine et à relier les pôles et noyaux de proximité par des axes structurants. Il serait donc cohérent de desservir les axes structurants par des parcours cyclables sécuritaires, directs, continus et conviviaux pour favoriser le développement de ce mode de transport qui en outre favorise la santé des personnes et de l'environnement. La densification systématique de l'axe Guillaume-Couture et des Rivières favorise une meilleure desserte cyclable de façon utilitaire.

De nombreuses sections du réseau sont encore en développement et se terminent présentement de façon abrupte. À l'instar du tissu urbain, la consolidation du réseau cyclable s'impose afin d'offrir une desserte plus complète, plus sécuritaire et plus efficace.

Plusieurs liens cyclables sont prévus dans les projets de mise en valeur des grands parcs urbains, mais également dans le cadre des projets de développement qui font l'objet d'entente entre la Ville et les promoteurs.

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

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

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

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

1° Réaliser un plan directeur des transports actifs en priorisant l'interconnexion entre les secteurs, la sécurité et le confort des usagers et le partage de la route;

2° Concevoir des aménagements urbains (sentiers piétonniers, passerelles) qui contribuent à réduire les distances de déplacement et qui favorisent l'accessibilité universelle;

3° Concevoir des aménagements urbains qui encouragent l'utilisation des transports actifs (largeur des trottoirs, pistes cyclables, mobilier urbain, etc.) et assurer leur entretien;

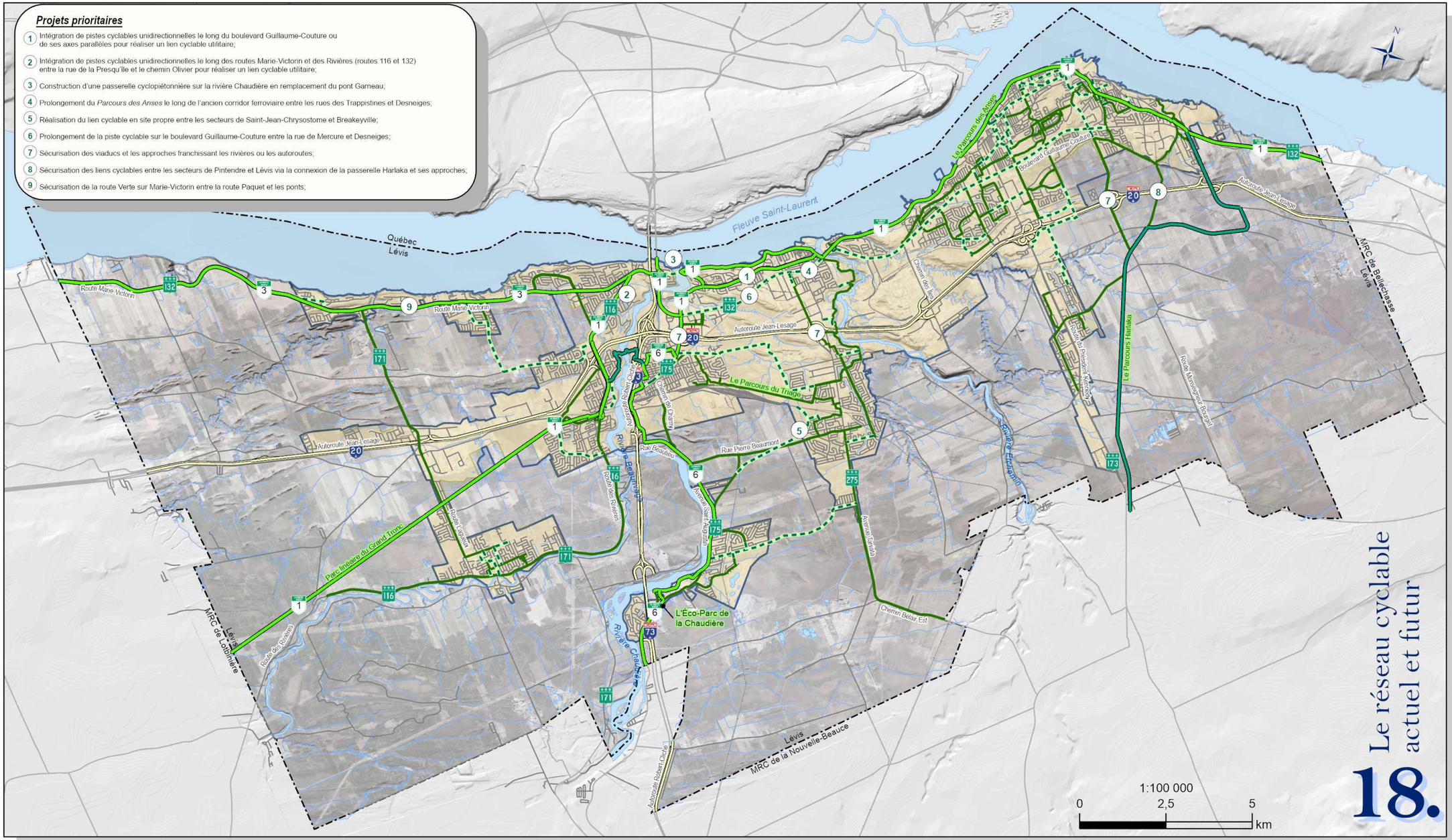
4° Assurer l'accessibilité universelle de l'ensemble des aménagements des modes de transport actif;

5° Planifier le développement des réseaux piétonniers et cyclables afin de désenclaver les zones résidentielles, de les relier aux axes de transport en commun, aux principaux lieux d'emploi, d'études, aux commerces et services de proximité, et autres lieux d'intérêt;

6° Prioriser les infrastructures de déplacement actif lors du réaménagement d'infrastructures routières;

7° Optimiser le développement des réseaux de circulation pour les déplacements actifs dans les pôles, dans le corridor des axes structurants et dans les noyaux de proximité;

8° Réfléchir à l'optimisation et à l'entretien des infrastructures de transport actif en période hivernale.



SAD 2016

Limite municipale
Périmètre d'urbanisation
Périmètre d'urbanisation métropolitain

Réseau cyclable
Local
Régional
Projeté
Provincial de la Route verte

Date: 2 août 2022
Cartographie: D.Martel /L.Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis

55. <u>Le réseau de camionnage</u>

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

Le réseau compte quatre classes de routes :

1° Les routes de transit : autorisées à tous véhicules lourds, les camionneurs sont incités à emprunter cette classe de route en priorité.

2° Les routes restreintes : autorisées à tous véhicules lourds, elles comportent certaines restrictions.

3° Les routes interdites : leur accès est interdit aux véhicules lourds (sauf exception); elles sont identifiées par un panneau de signalisation à cet effet.

4° Les autres routes ou les voies municipales : voies de compétence municipale sur lesquelles la Ville peut restreindre ou interdire la circulation des véhicules lourds par affichage.

Le réseau de camionnage établi par le MTQ pour la ville de Lévis comporte quelques interdictions auxquelles s'ajoute un certain nombre d'autres interdictions affichées par la Ville. Le réseau de camionnage de Lévis, tel qu'apparaissant au plan de transport du MTQ - Chaudière-Appalaches, est illustré à la carte 19.

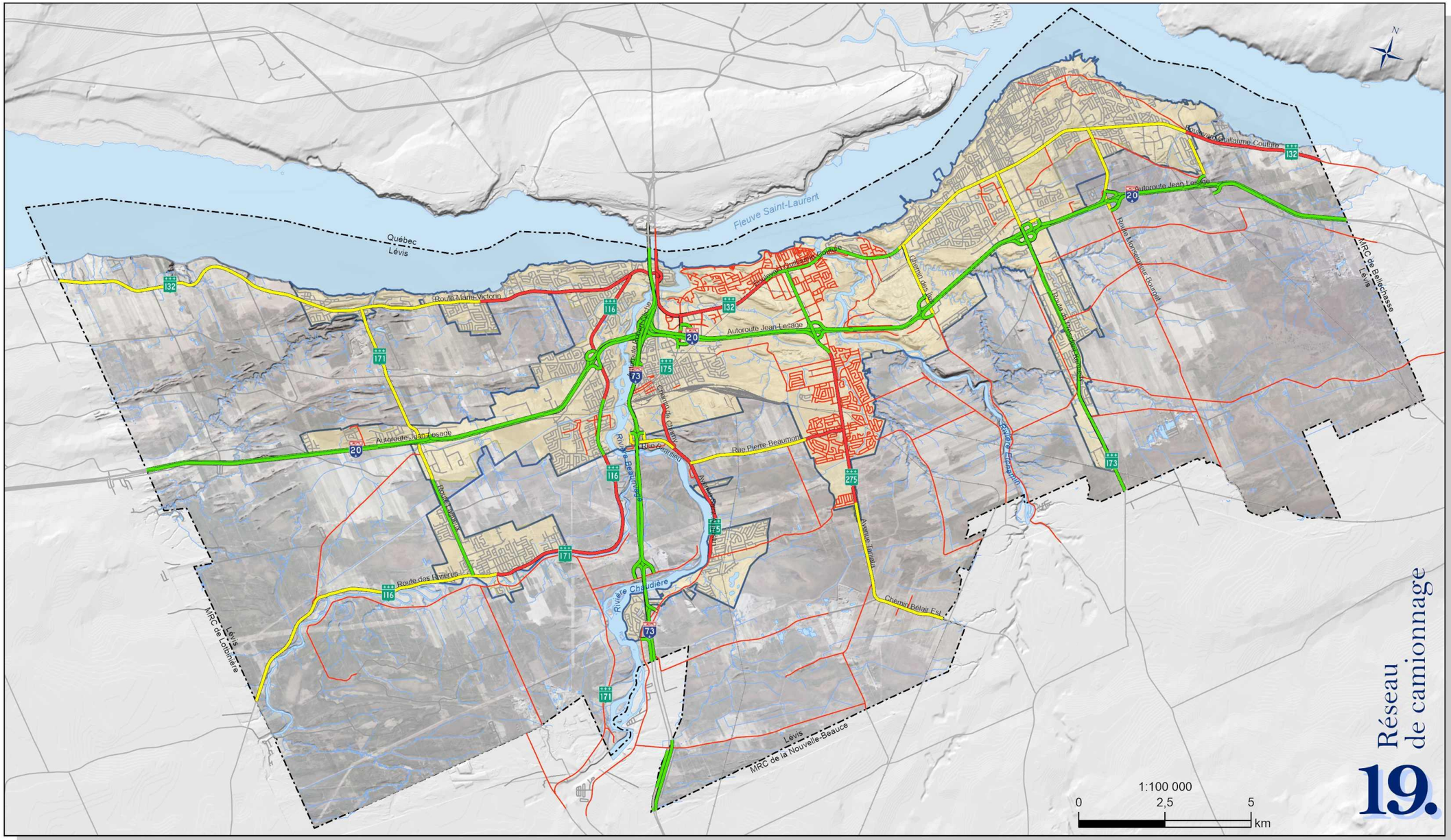
Le réseau de camionnage, illustré à la carte 19, correspond également au réseau de transport d'intérêt métropolitain. À cet effet, les lignes directrices sont :

1˚ Conserver la fluidité des déplacements;

2˚ Favoriser la durabilité des installations en assurant une utilisation optimale;

3˚ Évaluer les mesures à mettre en œuvre pour diminuer les impacts du réseau de camionnage sur les milieux de vie situés à ses abords lorsqu'il y a des problématiques de cohabitation;

4° Adresser cet enjeu dans l'évaluation des stratégies et des outils règlementaires afin de minimiser les nuisances liées au bruit. Cette étude sera réalisée dans le cadre de l'action 14.1 du Plan d'action 2022-2024 de la Politique environnementale et intégrer les recommandations aux documents d'urbanismes adéquats.



SAD 2016

Limite municipale
Périmètre d'urbanisation
Périmètre d'urbanisation métropolitain

Route, accès au camionnage

Interdite
Interdite (municipale)
Restreinte
De transit

Date: 23 août 2022
Cartographie: D.Martel /L.Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis

56. <u>Le réseau ferroviaire</u>

Lévis est desservie par le réseau du Canadien National et le réseau du Québec Central. Le réseau ferroviaire est illustré à la carte 20.

Le chemin de fer Canadien National comprend :

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

2° La subdivision Bridge, incluant l'embranchement industriel du secteur Saint-Romuald et la gare du secteur Charny (service passager de la Société Via Rail).

3° L'embranchement Monk de la subdivision Montmagny reliant le secteur Charny à la meunerie de Saint-Isidore.

4° L'antenne Ultramar à partir de la jonction Harlaka.

Le chemin de fer Québec Central, propriété du MTQ, et où opère la compagnie Chemin de fer Sartigan, est localisé sur la subdivision Vallée, reliant le secteur Charny à la MRC de la Nouvelle-Beauce.

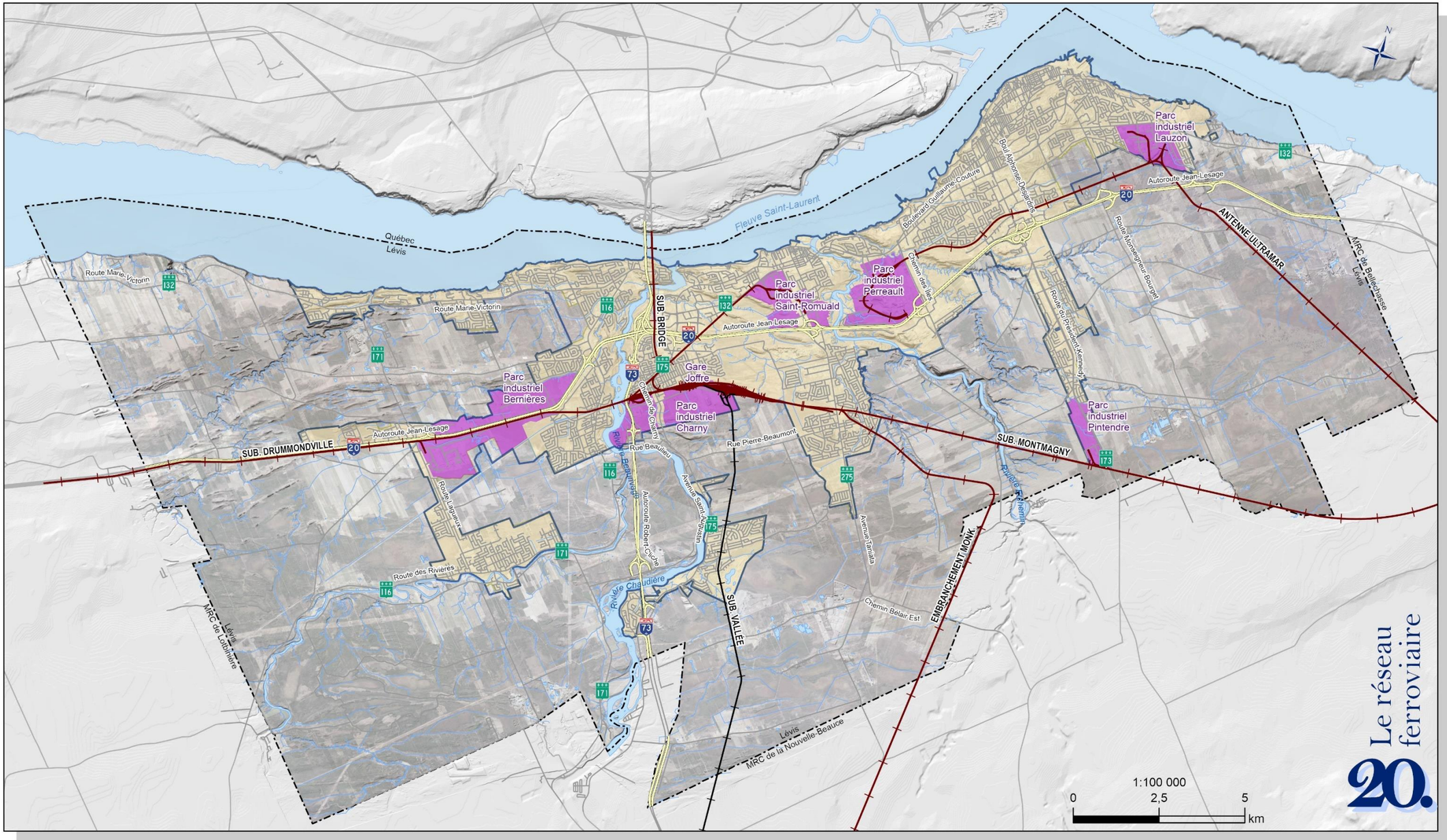
Concernant le réseau ferroviaire, les lignes directrices sont :

1° Reconnaître la gare de triage Joffre et la gare de train de passagers de Charny comme étant des installations de transport d'intérêt métropolitain;

2° Assurer la desserte routière de la gare de triage Joffre;

3° Assurer la desserte en transport en commun et en transport actif de la gare de train de passagers de Charny;

4° Assurer la cohabitation entre les installations de la gare de triage Joffre et la gare de train de passagers de Charny et les usages avoisinants. Le cas échéant, prévoir des mesures d'atténuation pour favoriser la durabilité des installations, la fluidité des déplacements et la sécurité des personnes et des biens.



SAD 2016

- Limite municipale
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Zone ou parc industriel

Réseau de chemin de fer

- Canadien National
- Québec Central

Date: 1 mars 2022
Cartographie: D.Martel /L.Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis

57. <u>Le transport maritime</u>

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

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

Concernant le transport de marchandises, même si la ville de Lévis possède une bonne façade fluviale, deux paramètres biophysiques sont plutôt défavorables au développement d'infrastructures maritimes, soit la configuration, sous forme de terrasse abrupte, du littoral à l'ouest de l'embouchure de la rivière Chaudière dans le secteur Saint-Nicolas et à l'est du secteur de la traverse, et la faible profondeur d'eau à certains endroits due à la sédimentation deltaïque.

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

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

De plus, l'espace fluvial allant du pont Pierre-Laporte jusqu'aux limites est du territoire de la ville est sous la juridiction de la Société du port de Québec en ce qui a trait à la navigation commerciale. Ainsi, l'expansion des activités maritimes est projetée à l'est du territoire, soit dans le secteur du parc industriel Lévis-Est.

Les lignes directrices quant au transport maritime sont les suivantes :

1° Reconnaître la gare fluviale comme étant une installation de transport d'intérêt métropolitain;

2° Assurer la desserte routière en transport en commun et en transport actif de la gare fluviale et de la traverse Québec-Lévis;

3° Assurer la cohabitation entre les installations de la gare fluviale et de la traverse Québec-Lévis et les usages avoisinants. Le cas échéant, prévoir des mesures d'atténuation pour favoriser la durabilité des installations, la fluidité des déplacements et la sécurité des personnes et des biens;

4° Améliorer les infrastructures pour faire de Lévis un port de croisière attractif autant pour les croisières d'excursion que pour les croisières fluviales et internationales.

58. Le transport aérien

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

L'aérodrome de Saint-Jean-Chrysostome est un équipement important pour Lévis, notamment à l'égard des activités récréotouristiques.

L'aérodrome de Pintendre, beaucoup plus rapproché du milieu urbain, est un équipement qui sert à des envolées privées. Depuis quelques années, des activités de parachutisme s'y produisent, ce qui suscite de nombreux mouvements d'avion à proximité des milieux résidentiels, occasionnant ainsi des incompatibilités de voisinage.

59. Les réseaux de sentiers de quad et de motoneige

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

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

1° Reconnaître l'importance économique et touristique des sentiers de motoneige et de quad;

2° Assurer une saine cohabitation entre les zones habitées et les sentiers notamment en prévoyant d'encadrer la création de nouveaux sentiers;

3° Favoriser le maintien des accès aux différents commerces reliés à l'industrie (hébergement, restauration, station-service, entretien, réparation, etc.);

4° Favoriser l'utilisation des terres privées pour les sentiers plutôt que le réseau routier pour la pratique de ce sport dans un objectif de sécurité. »

19. Sous-section 8.2 de la section 8

Ce règlement est modifié par la suppression de la sous-section 8.2 de la section 8 du chapitre 2 (article 68).

20. Les interventions requises

L'article 69 de ce règlement est modifié par :

1˚ le remplacement du mot « MTMDET » par le mot « MTQ »;

2˚ l'ajout, à la fin, de la phrase suivante :

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

21. <u>Lien sous-fluvial entre Lévis et Québec</u>

Ce règlement est modifié par l'insertion, après l'article 70, du suivant :

« **70.1 <u>Lien sous-fluvial entre Lévis et Québec</u>**

Les deux rives de la région métropolitaine de Québec sont reliées via deux ponts, érigés côte à côte, situés dans l'ouest des villes de Lévis et de Québec. Ils sont utilisés tant par la population que pour le transport des marchandises qui doivent y transiter pour accéder à l'une ou l'autre des rives peu importe la destination. Or, les lieux d'emploi de Lévis et de Québec se trouvent aussi bien dans l'est de ces villes que dans l'ouest.

Dans le contexte de congestion routière qui affecte le territoire de Lévis, de même que dans une optique de complémentarité, la possibilité de relier les deux rives par un tunnel sous-fluvial, situé dans l'est de la ville, devrait être étudiée attentivement par le biais d'une étude de faisabilité. Cette étude permettrait de mieux connaître les impacts de la réalisation d'un tel lien, que ce soit en termes d'urbanisme, d'aménagement du territoire, de paysage, de circulation, de développement économique, d'agriculture et d'environnement.

Alors que les déplacements entre les deux rives ne cessent d'augmenter, aussi bien les traversées entre Lévis et Québec, et ce, dans les deux directions, que la circulation interrégionale et interprovinciale de transit, il faut admettre que l'offre d'infrastructures interrives laisse bien peu d'alternatives, en comparaison avec la plupart des grandes régions métropolitaines : que l'on pense à Montréal, Ottawa-Gatineau, Vancouver ou Halifax, pour ne nommer que quelques villes canadiennes. ».

22. <u>Prolongement de la rue de la Concorde dans le secteur Saint-Romuald</u>

L'article 71 de ce règlement est modifié par :

1° la suppression du troisième alinéa;

2° l'ajout, à la fin du quatrième alinéa, de la phrase suivante :

« On cherchera, entre autres, à le positionner de façon à maximiser le développement urbain dans un corridor de 400 mètres de part et d'autre, tout en prenant en considération les milieux naturels qui seront conservés dans ce secteur. ».

23. <u>Nouveau lien entre les secteurs Saint-Romuald et Saint-Jean-Chrysostome</u>

L'article 72 de ce règlement est modifié par la suppression du septième alinéa.

24. <u>Prolongement du boulevard du Centre-Hospitalier entre les secteurs Charny et Saint-Jean-Chrysostome</u>

L'article 73 de ce règlement est modifié par :

1° le remplacement du quatrième alinéa par l'alinéa suivant :

« La Ville de Lévis compte en faire un axe structurant de type 2, donc un axe qui sera desservi par un transport en commun à niveau de service intermédiaire et qui est donc appelé à supporter une forte densité résidentielle. Le tracé de la route de l'Hêtrière, son gabarit et sa forme constituent donc des enjeux importants. Le tracé devrait être déplacé à l'ouest pour réaliser ce lien alors que l'actuel tracé du chemin de l'Hêtrière devrait donner accès uniquement aux bâtiments existants. On cherchera, entre autres, à le positionner de façon à maximiser le développement dans un corridor de 400 mètres de part et d'autre, tout en prenant en considération les milieux naturels qui seront conservés dans ce secteur. ».

2° la suppression du cinquième alinéa.

25. <u>Prolongement du boulevard Étienne-Dallaire</u>

L'article 74 de ce règlement est remplacé par le suivant :

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

1° Offrir une autre alternative pour les déplacements est-ouest dans l'arrondissement de Desjardins.

2° Soulager le boulevard Guillaume-Couture et l'autoroute Jean-Lesage qui reçoivent présentement du transit local, et donc limiter la congestion sur ces deux axes.

3° Permettre d'absorber une forte part des déplacements générés par les projets de développement du secteur Lévis et permettre une accessibilité à ces développements en réduisant l'utilisation d'axes existants.

4° Permettre l'interconnexion du réseau cyclable en proposant aux cyclistes des aménagements utilitaires et sécuritaires.

Le tronçon localisé à l'est du boulevard Alphonse-Desjardins est identifié comme un axe structurant de type 2. En ce sens, il servira d'assise à un service de transport en commun à niveau de service intermédiaire et supportera donc une densité résidentielle relativement forte à ses abords. Il structurera le développement dans ce secteur de consolidation et donnera lui-même accès à des terrains développables.

Les phases prévues sont les suivantes :

1° prolongement ouest entre les rues Chateaubriand et Charles-Rodrigue;

2° prolongement est entre la rue Saint-Omer et la route Monseigneur-Bourget. »

26. <u>Prolongement de la rue Saint-Omer entre le boulevard Étienne-Dallaire et le boulevard Wilfrid-Carrier</u>

L'article 75 de ce règlement est modifié par :

1° le remplacement, dans le titre, des mots « chemin des Forts » par les mots « boulevard Étienne-Dallaire »;

2° l'ajout, à la fin du troisième alinéa, de la phrase suivante :

« Cependant, la planification du tunnel Québec-Lévis dans ce secteur réalisée avec le MTQ peut venir modifier la priorisation des projets dans ce secteur. ».

27. <u>Nouveau lien franchissant la rivière Chaudière et amorce d'un troisième grand lien est-ouest</u>

L'article 76 de ce règlement est modifié par :

1° le remplacement, au deuxième alinéa, de « 2011 » par « 2017 »;

2° le remplacement, au septième alinéa, des mots « Ce nouvel axe routier est justifié pour les motifs suivants : » par les mots « Ce nouvel axe routier est justifié par l'étude de circulation des arrondissements des Chutes-de-la-Chaudière-Est et des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest pour les motifs suivants : »;

3° l'ajout, à la fin du septième alinéa, du paragraphe suivant :

« 11˚ Il favorise le contournement des zones résidentielles du secteur de Charny par le camionnage en offrant un lien direct entre les zones industrielles et l'échangeur 128 de l'autoroute Robert-Cliche. ».

28. <u>Prolongement de la rue de Bernières</u>

L'article 77 de ce règlement est abrogé.

29. <u>Réaménagement de l'échangeur 305 de l'autoroute Jean-Lesage (route Lagueux)</u>

L'article 79 de ce règlement est abrogé.

30. <u>Réaménagement de l'échangeur 314 de l'autoroute Jean-Lesage (avenue des Églises)</u>

Ce règlement est modifié par l'ajout, après l'article 79, du suivant :

« **79.1 <u>Réaménagement de l'échangeur 314 de l'autoroute Jean-Lesage (avenue des Églises)</u>**

Cet échangeur est stratégique dans le réseau routier et autoroutier :

1° Il sert de lien entre l'autoroute Jean-Lesage et le pont de Québec;

2° Il est le principal accès au pôle Chaudière;

3° Il sert de lien entre le secteur de Charny et le pôle Chaudière, le pont de Québec et l'autoroute Jean-Lesage;

4° Il est l'accès principal de la zone commerciale majeure du pôle Chaudière.

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

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

31. <u>Réaménagement de l'échangeur 325 de l'autoroute Jean-Lesage (route du Président-Kennedy)</u>

L'article 80 de ce règlement est modifié par le remplacement, au deuxième alinéa, du mot « MTMDET » par le mot « MTQ ».

32. <u>Réaménagement de la route Marie-Victorin entre la route des Rivières et la rue de l'Étoile ainsi que la rue Jérôme-Demers</u>

L'article 83 de ce règlement est modifié par :

1° le remplacement, dans le titre, des mots « Claude-Jutra » par les mots « Jérôme-Demers »;

2° le remplacement, au premier alinéa, des mots « Claude-Jutra » par les mots « Jérôme-Demers »;

3° le remplacement, au second alinéa, des mots « Claude-Jutra » par les mots « Jérôme-Demers ».

33. <u>Prolongement de la rue Ernest-Lacasse au nord du boulevard Guillaume-Couture</u>

L'article 84 de ce règlement est remplacé par le suivant :

« **84. <u>Prolongement de la rue Ernest-Lacasse au nord du boulevard Guillaume-Couture</u>**

Ce prolongement vise, d'une part, à offrir un accès direct entre le chemin du Sault et l'échangeur 314, ce qui soulagera d'une manière importante l'intersection du chemin du Sault et du boulevard Guillaume-Couture. Cette intersection connaît des épisodes de congestion récurrente. Par ailleurs, ce lien

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

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

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

34. <u>Carte 20 Prolongement de la rue Ernest-Lacasse vers le nord</u>

Ce règlement est modifié par la renumérotation de la carte 20 « Prolongement de la rue Ernest-Lacasse vers le nord » qui devient la carte 21.

35. <u>Prolongement de la rue de Mercure au nord du boulevard Guillaume-Couture</u>

L'article 85 de ce règlement est remplacé par le suivant :

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

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

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

36. <u>Développement du réseau cyclable</u>

L'article 86 de ce règlement est remplacé par le suivant :

« **86. <u>Développement du réseau cyclable</u>**

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

1° Intégration de pistes cyclables unidirectionnelles le long du boulevard Guillaume-Couture ou de ses axes parallèles pour réaliser un lien cyclable utilitaire.

2° Intégration de pistes cyclables unidirectionnelles le long des routes Marie-Victorin et des Rivières (routes 116 et 132) entre la rue de la Presqu'île et le chemin Olivier pour réaliser un lien cyclable utilitaire.

3° Construction d'une passerelle cyclopiétonnière sur la rivière Chaudière en remplacement du pont Garneau.

4° Prolongement du Parcours des Anses le long de l'ancien corridor ferroviaire entre les rues Trappistines et Desneiges.

5° Réalisation du lien cyclable en site propre entre les secteurs de Saint-Jean-Chrysostome et Sainte-Hélène-de-Breakeyville.

6° Prolongement de la piste cyclable sur le boulevard Guillaume-Couture entre la rue Mercure et Desneiges.

7° Sécurisation des viaducs et les approches franchissant les rivières ou les autoroutes.

8° Sécurisation des liens cyclables entre les secteurs de Pintendre et Lévis via la connexion de la passerelle Harlaka et ses approches.

9° Sécurisation de la route verte sur Marie-Victorin à partir de l'entrée du secteur du Village de Saint-Nicolas ».

37. <u>Cartes 19 Les réseaux et les modes de transport et 21 Le réseau cyclable actuel et futur</u>

Ce règlement est modifié par la suppression des cartes 19 et 21.

Une stratégie de mise en valeur du patrimoine, des paysages et des espaces naturels et récréotouristiques

38. <u>État de situation</u>

Ce règlement est modifié par l'insertion, après l'article 86.1, de ce qui suit :

« **SECTION 9**

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

86.2 <u>État de situation</u>

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

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

axe ancien bordé d'arbres dont les résidents mais également les amateurs de cyclotourisme ou d'agrotourisme pourront profiter. Par l'ensemble de ses composantes, ce bâtiment témoigne des activités du passé dans le paysage actuel.

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

Compte tenu de l'ancienneté de l'occupation humaine remontant à 10 500 ans avant notre ère, de sa continuité et de sa grande diversité, une carte de potentiel archéologique a été produite et guide les interventions dans certaines parties du territoire. Le potentiel archéologique se définit comme la probabilité de retrouver des sites ou des vestiges d'occupation humaine dans un secteur défini. Ce potentiel est évalué selon différents facteurs qui tiennent compte notamment de la nature des lieux, des études historiques, du niveau de perturbation ainsi que des conditions naturelles actuelles et anciennes.

86.3 <u>Le patrimoine immobilier</u>

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

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

préservation implique d'abord de l'identifier et de le documenter, le comprendre, le protéger puis le faire connaître.

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

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

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

Certains éléments patrimoniaux ont été protégés par différentes instances en vertu de certaines lois et politiques. Les cartes 21.1 et 21.2 présentent les immeubles et sites patrimoniaux protégés par le gouvernement provincial en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel (classement d'immeubles patrimoniaux) ou par la municipalité (citation d'immeubles ou de sites patrimoniaux). Elle présente également les éléments patrimoniaux identifiés par le gouvernement fédéral en vertu de la Loi sur les lieux et monuments historiques (lieux historiques nationaux du Canada) ou la Politique du Conseil du Trésor sur la gestion des biens immobiliers (édifices fédéraux du patrimoine reconnus). En

plus des mesures prévues par les statuts, ces immeubles et sites sont assujettis au PIIA patrimonial, à l'exception des vestiges, des casemates et du pont de Québec.

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

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

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

1° Poursuivre l'acquisition de connaissances en matière de patrimoine agricole en lien avec les axes anciens afin d'en assurer la préservation et la valorisation;

2° Compléter l'identification des éléments patrimoniaux modernes d'intérêt afin d'en reconnaître leur valeur patrimoniale et de sensibiliser les citoyens sur leurs apports à l'histoire et à l'architecture lévisienne;

3° Renforcer la gestion préventive du potentiel archéologique par une actualisation des connaissances en continu;

4° Placer au cœur des milieux de vie les bâtiments patrimoniaux institutionnels afin qu'ils puissent participer à la qualité de vie en les rendant accessibles, les animant et en favorisant des partenariats entre les différents acteurs;

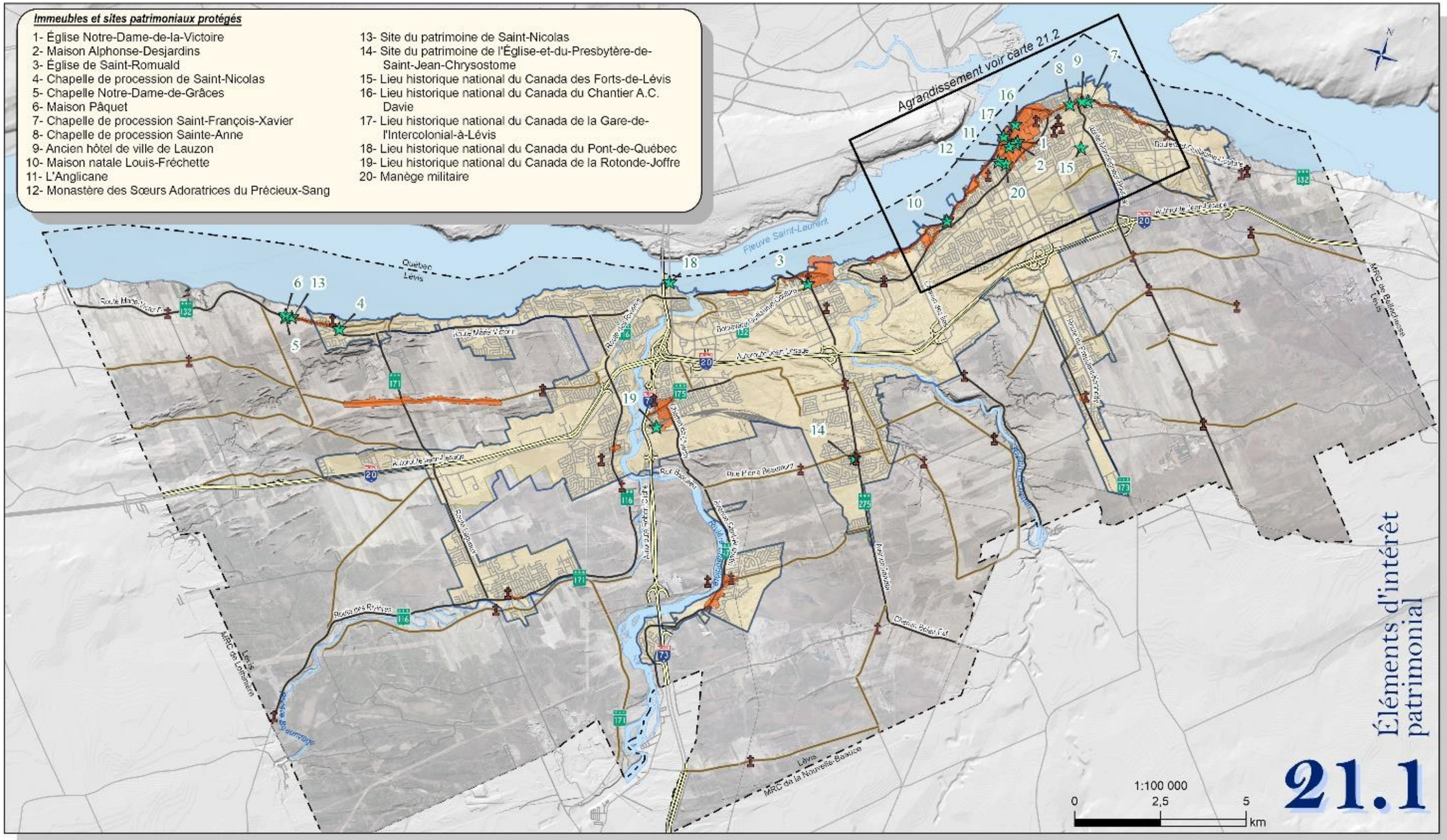
5° Mettre en réseau les bâtiments, ensembles et secteurs patrimoniaux d'intérêt en combinaison avec les autres produits d'appels récréotouristiques afin de les faire connaître et vivre au gré de la découverte du territoire;

6° Continuer les efforts de mise en valeur des secteurs anciens (à travers les PIIA notamment) par une cohérence et une concertation des actions (acteurs publics et privés);

7° Poursuivre l'évaluation des opportunités d'enfouir les lignes aériennes dans les quartiers anciens lors de travaux d'infrastructures;

8° Maintenir le programme d'aide à la restauration patrimoniale;

9° Effectuer périodiquement une mise à jour de l'inventaire des bâtiments patrimoniaux.



SAD 2016

Limite municipale
Périmètre d'urbanisation
Périmètre d'urbanisation métropolitain

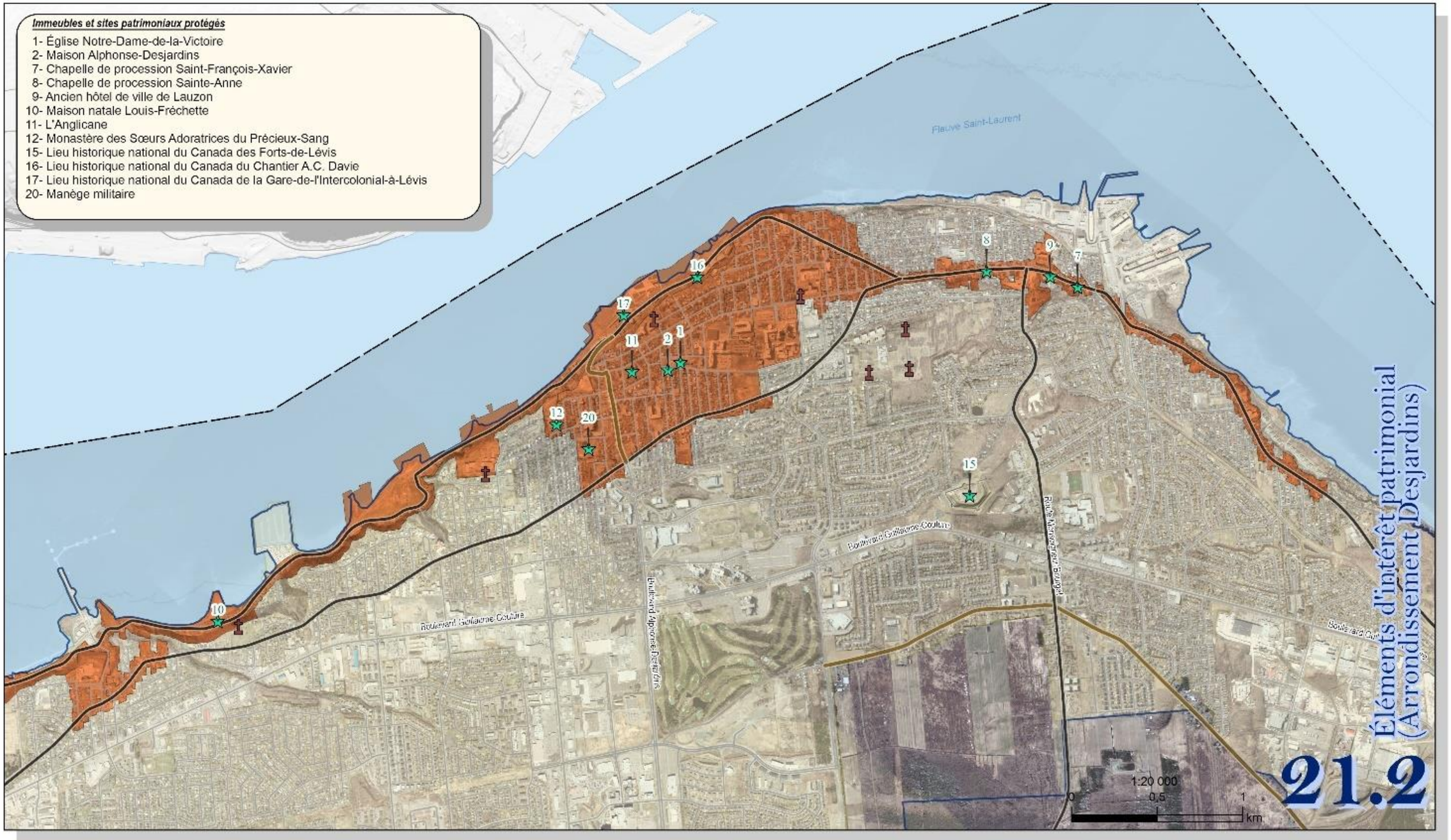
Éléments d'intérêt patrimonial

Axes anciens primaires
Axes anciens secondaires
Croix de chemin et calvaires
Immeubles et sites patrimoniaux protégés
Secteur d'intérêt patrimonial

Date: 1 mars 2022
Cartographie: D.Mariel /L. Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis



SAD 2016

Limite municipale
Périmètre d'urbanisation
Périmètre d'urbanisation métropolitain

Éléments d'intérêt patrimonial

Axes anciens primaires
Axes anciens secondaires
Croix de chemin et calvaires
Immeubles et sites patrimoniaux protégés
Secteur d'intérêt patrimonial

Date: ~~Janvier 2022~~
Cartographie: D.Martel /L. Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis

86.4 La revitalisation et la requalification du parc immobilier patrimonial

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

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

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

En ce sens, les lignes directrices sont :

1° Mettre en place un plan directeur de gestion du patrimoine;

2° Évaluer les opportunités d'élargir la protection octroyée en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel;

3° Mettre en place une structure d'accompagnement afin de faciliter la requalification des bâtiments patrimoniaux;

4° Analyser les opportunités pour la Ville de piloter la requalification de certains ensembles ou bâtiments (mise en place d'un fonds, fiducie d'utilité sociale, corporation immobilière, appels à projets, etc.);

5° Mettre en avant-plan la conservation et l'intégration des caractéristiques patrimoniales d'intérêt des ensembles, des bâtiments et des axes anciens dans les projets;

6° Actualiser le programme de subvention pour le patrimoine religieux, institutionnel et gouvernemental afin notamment de participer financièrement aux travaux visant à conserver, restaurer et recycler les ensembles et bâtiments identifiés;

7° Promouvoir l'innovation, la créativité et la flexibilité pour insuffler une vie aux éléments significatifs et assurer leur adaptabilité.

86.5 Le paysage, levier d'attractivité

La complexité du concept de paysage réside dans le fait qu'il n'existe pas une seule définition objective, mais qu'il relève de valeurs multidimensionnelles dont certaines sont subjectives. En effet, les caractéristiques paysagères sont à la fois

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

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

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

1° Reconnaître le paysage comme bien d'intérêt collectif;

2° Acquérir des connaissances sur les différentes dimensions du paysage afin d'en dégager une vision d'ensemble;

3° Proposer une démarche participative visant l'appropriation des paysages par les Lévisiennes et Lévisiens, dans une approche de planification concertée;

4° Considérer, lors d'une intervention sur le territoire, à la fois la viabilité économique et le droit des citoyens à vivre dans un milieu de vie visuellement qualitatif et harmonieux ;

5° Rechercher, selon les secteurs, un équilibre entre protection, mise en valeur, gestion et aménagements des paysages et, au besoin, la requalification sur la base des critères établis.

86.6 Paysages d'intérêt métropolitain

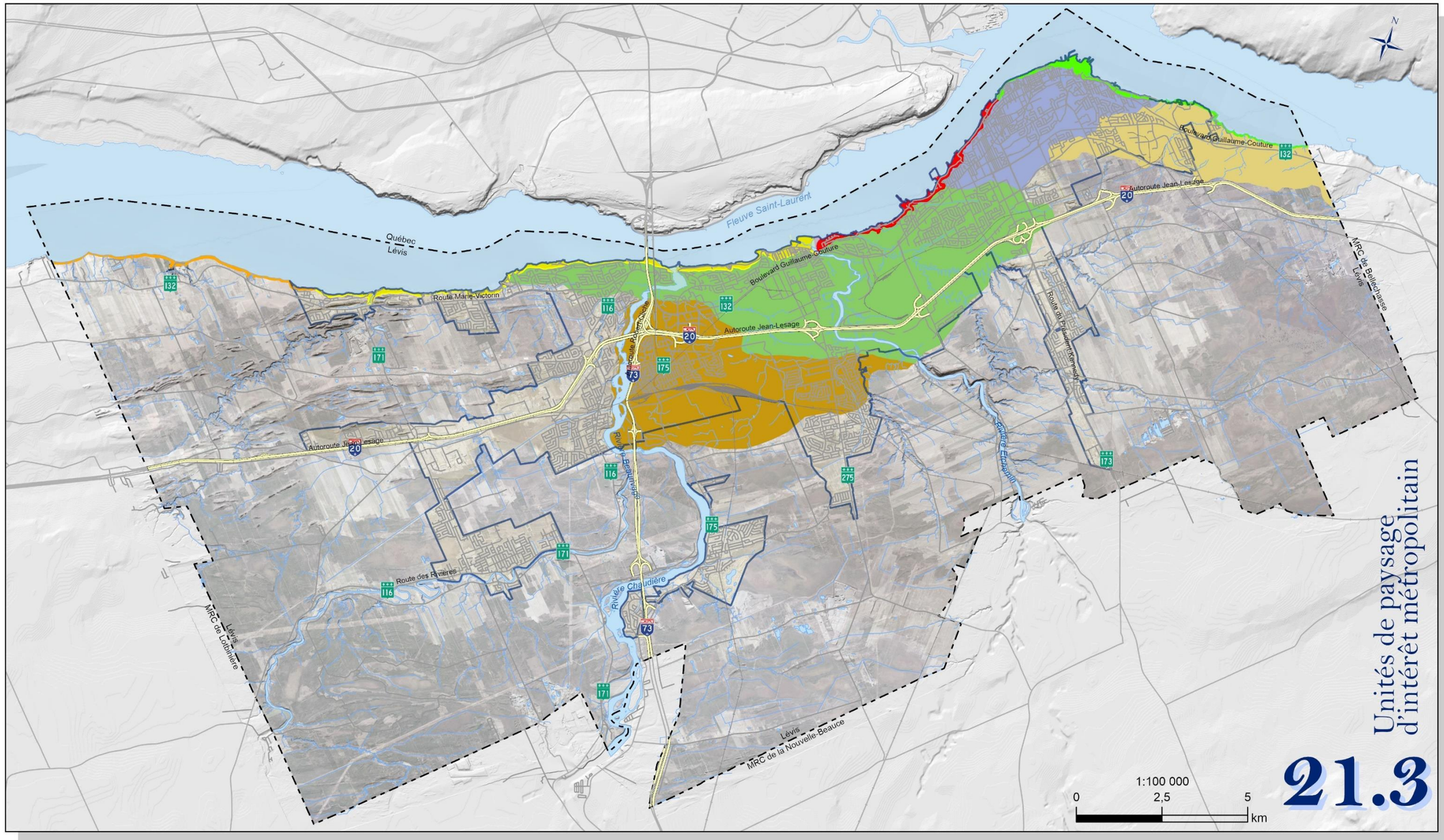
La CMQ a produit un Atlas des paysages afin de valoriser les paysages identitaires sur son territoire. Cet atlas propose 44 unités de paysage d'intérêt métropolitain. Celles-ci se démarquent par leur qualité visuelle, leur caractère emblématique, leur attrait récréotouristique, leur appropriation sociale ou leur intérêt patrimonial, naturel et économique. De celles-ci, huit de ces unités sont situées sur le territoire de la ville de Lévis (voir carte 21.3). Il s'agit notamment des battures et escarpements du fleuve, des terrasses de Lévis, des buttes des rivières et de la plaine de Charny. Ces dernières couvrent près 18 % du territoire terrestre de Lévis. De plus, en 2013, la CMQ a produit des plans directeurs de paysages dont un vise la Ville de Lévis.

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

1° Procéder à une étude paysagère présentant un découpage plus fin des unités de paysage lévisien, leur caractérisation en fonction de leurs caractéristiques distinctives (agricole, villageois, urbain, etc.) et l'identification d'éléments d'intérêt local;

2° Reconnaître le caractère vivant des paysages qui résulte de la transformation du territoire et de l'évolution des valeurs sociales et culturelles;

3° Enrichir et renforcer le caractère identitaire des milieux par l'identification de principes d'analyse et d'objectifs d'intervention.



SAD 2016

- Limite municipale
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain

Unités de paysage d'intérêt métropolitain

- Buttes des rivières
- Coteau de la Martinière
- Escarpements et battures de Lauzon
- Escarpements et battures de Lévis
- Escarpements et battures de Saint-Nicolas
- Escarpements et battures de Saint-Romuald
- Plaine de Charny
- Terrasses de Lévis

Date: 1 mars 2022
Cartographie: D.Martel /L.Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis

86.7 Points de vue d'intérêt métropolitain

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

1° Consolider les réseaux pédestres et cyclables afin de relier l'ensemble des points de vue, mais également les principaux attraits récréotouristiques et y mettre en place un programme d'interprétation du paysage;

2° Maintenir et accroitre l'accessibilité des points de vue, pour tous les usagers y compris les personnes à mobilité réduite, par des aménagements spécifiques et des ententes avec les propriétaires privés ou publics lorsque requis;

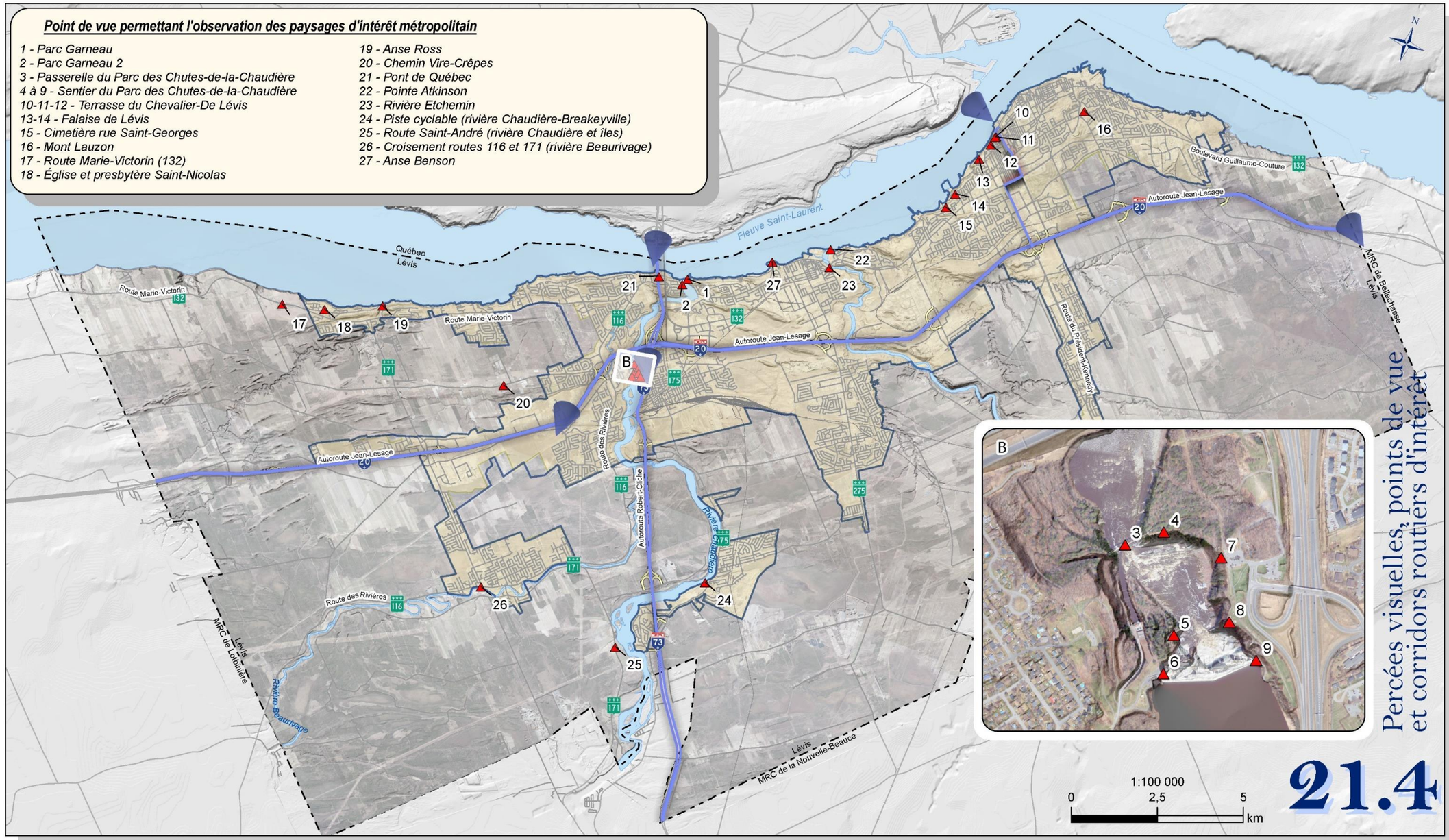
3° Aménager ces lieux afin de permettre un usage approprié du site en fonction de son caractère, mais également des saisons et des différentes heures de la journée;

4° Tenir compte de la qualité paysagère lors de la planification et de la conception des projets récréatifs et des réseaux de transport actif.

Percées visuelles, points de vue et corridors routiers d'intérêt

Point de vue permettant l'observation des paysages d'intérêt métropolitain

1 - Parc Garneau
2 - Parc Garneau 2
3 - Passerelle du Parc des Chutes-de-la-Chaudière
4 à 9 - Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière
10-11-12 - Terrasse du Chevalier-De Lévis
13-14 - Falaise de Lévis
15 - Cimetière rue Saint-Georges
16 - Mont Lauzon
17 - Route Marie-Victorin (132)
18 - Église et presbytère Saint-Nicolas
19 - Anse Ross
20 - Chemin Vire-Crêpes
21 - Pont de Québec
22 - Pointe Atkinson
23 - Rivière Etchemin
24 - Piste cyclable (rivière Chaudière-Breakeyville)
25 - Route Saint-André (rivière Chaudière et îles)
26 - Croisement routes 116 et 171 (rivière Beaurivage)
27 - Anse Benson



21.4

SAD 2016

Limite municipale
Périmètre d'urbanisation
Périmètre d'urbanisation métropolitain

Unités de paysage d'intérêt métropolitain

Corridors routiers
Percée visuelle
Point de vue permettant l'observation des paysages

Date: 1 mars 2022
Cartographie: D.Martel /L.Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis

86.8 Réseau routier d'intérêt métropolitain

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

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

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

1° Maintenir, aux endroits appropriés, le couvert forestier et procéder au verdissement, notamment des aires de stationnement et des espaces publics visibles depuis ceux-ci;

2° Aménager des bandes tampons arborées afin de dissimuler la présence de certains usages esthétiquement inintéressants tels que les aires d'entreposage, de chargement ou de déchargement et d'atténuer la visibilité des cicatrices paysagères;

3° Apporter un souci d'harmonisation tant à l'implantation des infrastructures routières ou verticales qu'au mobilier urbain afin qu'ils s'intègrent à l'environnement paysager;

4° Encadrer voire même prohiber selon les cas les nouvelles structures d'affichage de type panneau-réclame situées dans une bande de 100 mètres ou moins d'un de ces axes afin de limiter leur prolifération et la pollution visuelle;

5° Préserver les percées visuelles identifiées, les paysages d'intérêt métropolitain ainsi que les bâtiments ou éléments naturels emblématiques de la ville;

6° Porter une attention à l'aménagement du site, à l'implantation et à l'apparence des bâtiments, y compris aux équipements mécaniques localisés sur les toits;

7° Identifier, au plan d'urbanisme, les corridors routiers d'intérêt régional.

86.9 Bassins visuels du fleuve

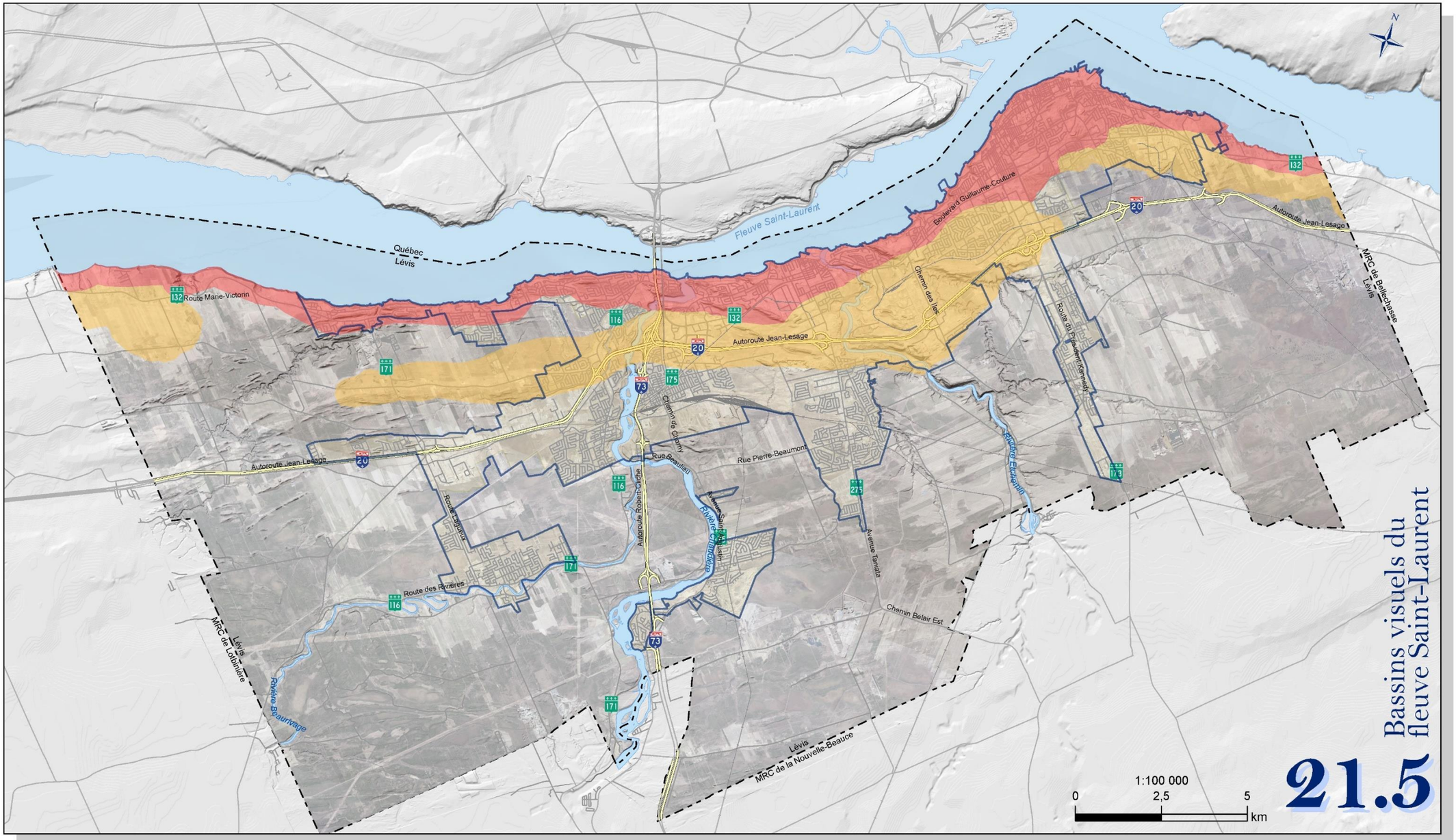
Afin d'assurer leur mise en valeur, le PMAD identifie trois types de bassins visuels du fleuve : rapproché, intermédiaire et éloigné. Il s'agit des secteurs visibles à partir du fleuve Saint-Laurent et de la rive nord. Sur le territoire de la ville de Lévis, on retrouve deux bassins visuels du fleuve, soit rapproché et

intermédiaire (voir la carte 21.5). Le bassin visuel rapproché comprend l'avant-plan visuel qui encadre le fleuve, soit l'escarpement et les crans rocheux présents de Saint-Nicolas à Lauzon de même que les terrasses de Lévis. Le bassin visuel intermédiaire correspond au plan visuel intermédiaire qui encadre le fleuve en relation avec les parties supérieures du coteau Marie-Victorin, des buttes de Bernières et des rivières et du coteau de la Martinière. Les lignes directrices pour les bassins visuels du fleuve sont :

1° Reconnaître ces parties du territoire comme secteur d'intérêt esthétique;

2° Inclure ces éléments dans l'étude paysagère afin d'en bonifier la connaissance et d'identifier les segments devant faire l'objet d'un traitement prioritaire ainsi que les principes d'analyse et les objectifs d'intervention dans ces secteurs;

3° Assurer la prohibition ou l'intégration et la planification adéquate des projets dont l'impact visuel est appréhendé.



SAD 2016

- Limite municipale
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain

Bassins visuels du fleuve

- Rapproché
- Intermédiaire

Date: 1 mars 2022
Cartographie: D.Martel /L.Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis

86.10 <u>Mesures d'intervention particulières dans les bassins visuels du fleuve</u>

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

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

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

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

1° L'intégration paysagère des projets de développement;

2° La protection d'une bande minimale du couvert forestier existant au sommet et au pied de la falaise;

3° La protection des percées visuelles existantes sur le fleuve et les escarpements;

4° L'intégration paysagère de l'affichage, des réseaux aériens et des infrastructures verticales, voire leur prohibition;

5° La protection et la mise en valeur des constructions considérées emblématiques telles que les clochers d'églises;

6° La prise en compte des espaces ruraux et agricoles contribuant à l'attrait des paysages fluviaux.

86.11 <u>La trame verte et bleue</u>

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

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

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

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

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

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

1° Reconnaître les espaces récréatifs de plein air comme un patrimoine commun devant être sauvegardé et dont l'accessibilité à la population doit être maintenue;

2° Renforcer l'attractivité du territoire lévisien par le développement du secteur récréoécologique;

3° Assurer un équilibre entre la mise en valeur et l'intégrité des milieux naturels, notamment la protection des espèces menacées ou vulnérables;

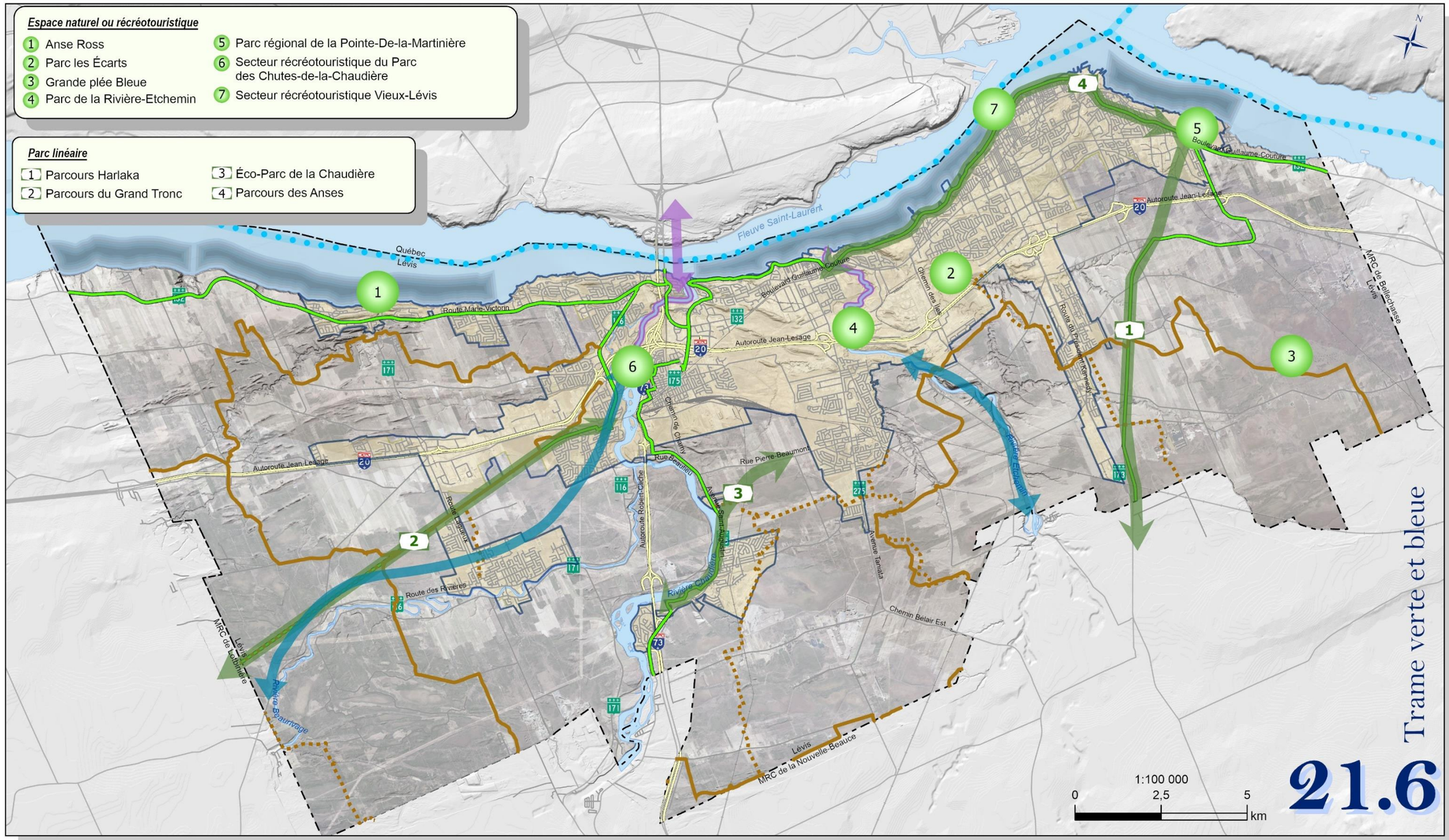
4° Intégrer, dans le plan d'urbanisme, les milieux naturels d'intérêt et les secteurs à haut potentiel récréatif identifiés;

5° Prévoir des critères d'évaluation « locaux » lors de l'élaboration ou l'analyse des projets TVB afin de promouvoir l'identité lévisienne et d'accroitre le sentiment d'appartenance;

6° Réfléchir à la desserte de ces espaces par des moyens alternatifs à l’automobile;

7° Accorder un souci particulier à la qualité architecturale des constructions réalisées dans le cadre des projets TVB par le recours au Règlement sur les PIIA ou autre règlement discrétionnaire selon le cas;

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



SAD 2016

- Limite municipale
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain

Principaux corridors récréatifs existants

- Couloir riverain
- Réseau cyclable métropolitain
- Route bleue
- Sentier de quad provincial
- Sentier de motoneige provincial ou régional

Lien prioritaire à réaliser ou à consolider

- Réseau bleu
- Réseau pédestre/ cyclable

Autres éléments principaux

- Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
- Espaces naturels ou récréotouristiques
- Parc linéaire

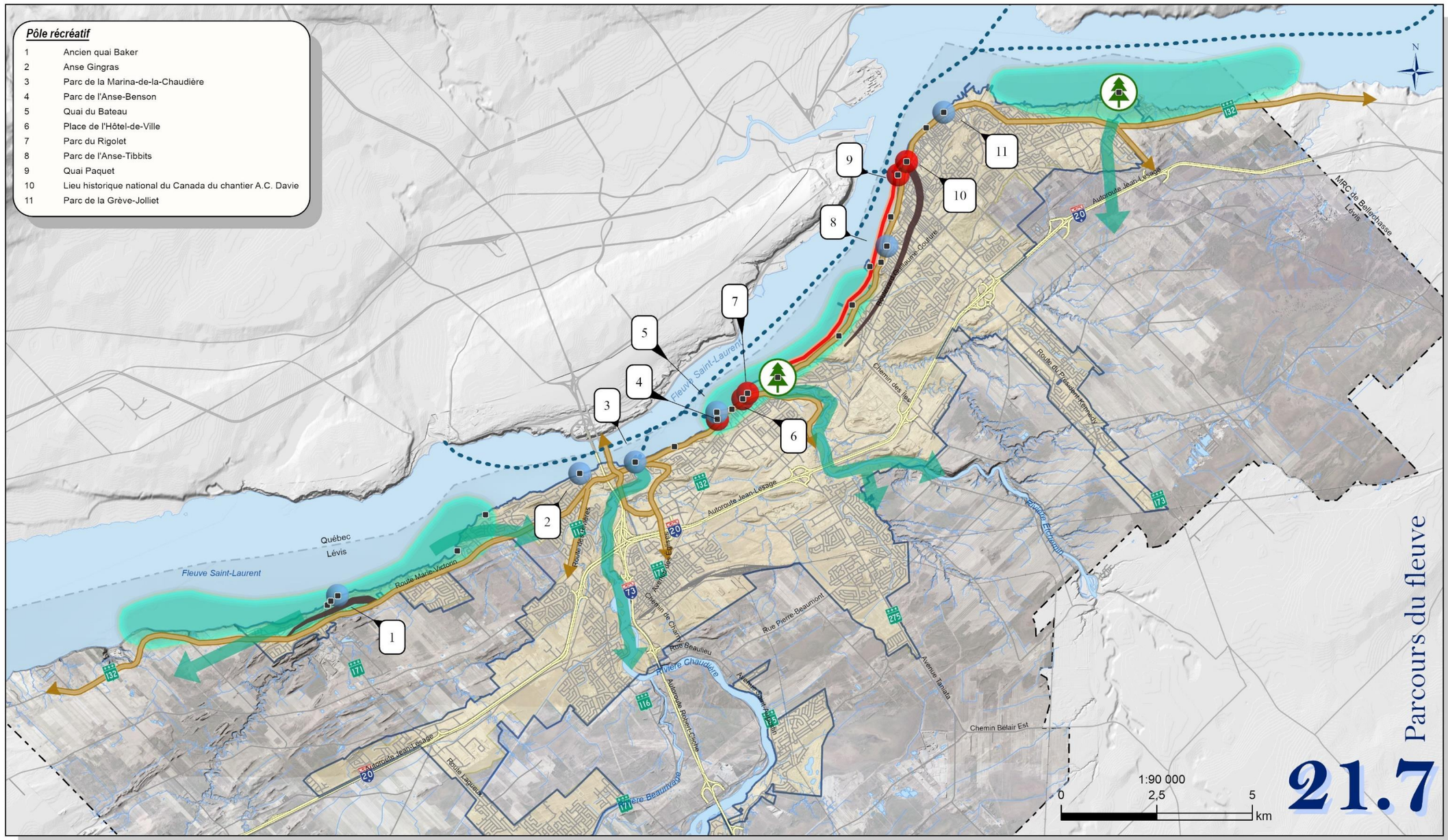
Date: 1 mars 2022
Cartographie: D.Martel /L.Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis

Pôle récréatif

1	Ancien quai Baker
2	Anse Gingras
3	Parc de la Marina-de-la-Chaudière
4	Parc de l'Anse-Benson
5	Quai du Bateau
6	Place de l'Hôtel-de-Ville
7	Parc du Rigolet
8	Parc de l'Anse-Tibbits
9	Quai Paquet
10	Lieu historique national du Canada du chantier A.C. Davie
11	Parc de la Grève-Jolliet



21.7 Parcours du fleuve

SAD 2016

- Limite municipale
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Accès public au fleuve

Corridor et pôle nature

- Corridor écologique
- Pôle nature ou de conservation
- Secteur d'intérêt écologique

Pôle récréatif

- Axé sur l'eau
- Activités terrestres / services / événements

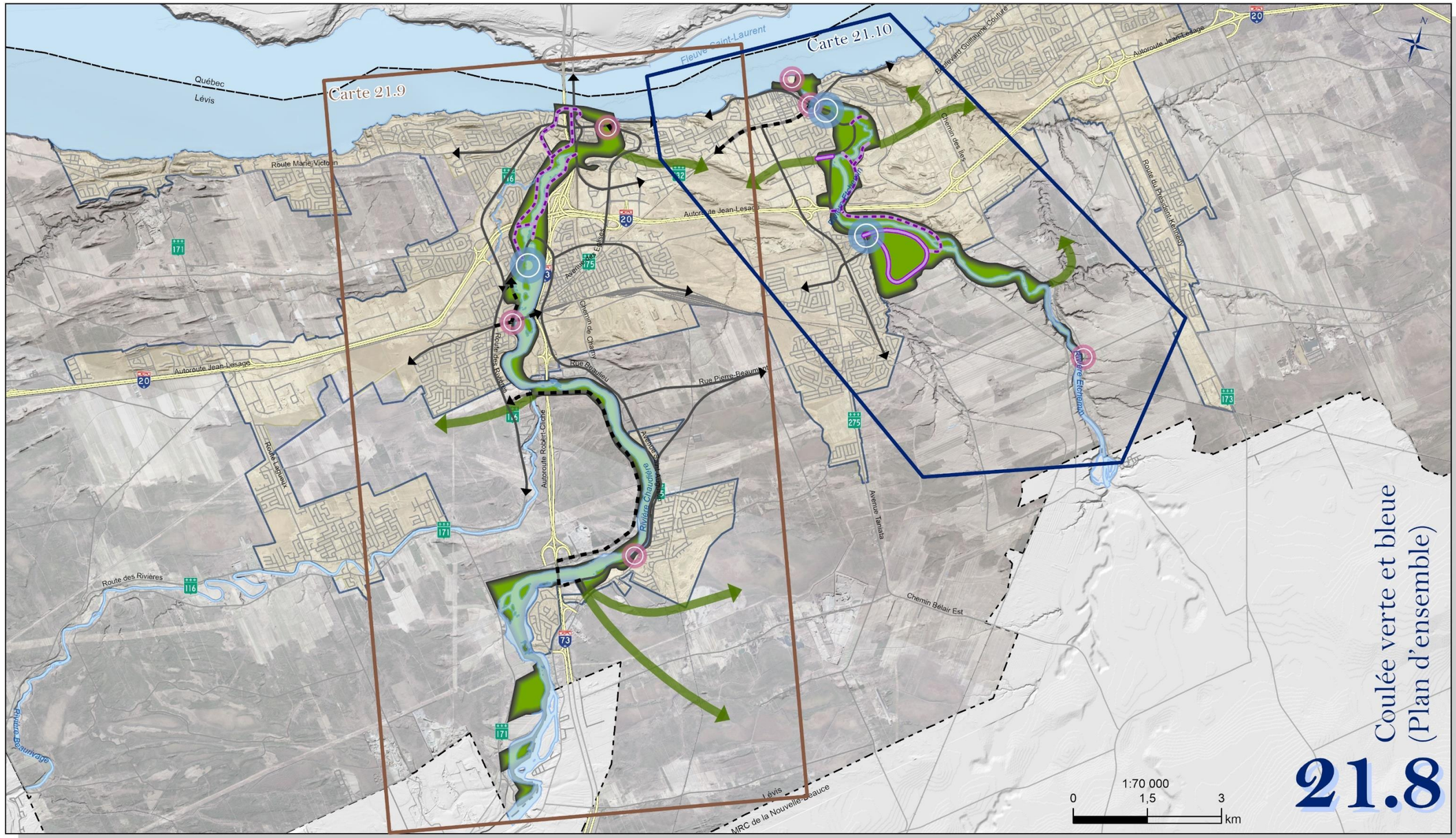
Corridor récréotouristique

- Circuit bateau-taxi
- Corridor cyclable
- Parcours des hauteurs
- Promenade riveraine

Date: 1 mars 2022
Cartographie: D.Martel /L.Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis



SAD 2016

- Limite municipale
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain

Corridor récréatif

- Multifonctionnel existant
- Multifonctionnel projeté
- Pédestre existant
- Pédestre projeté

Corridor nature

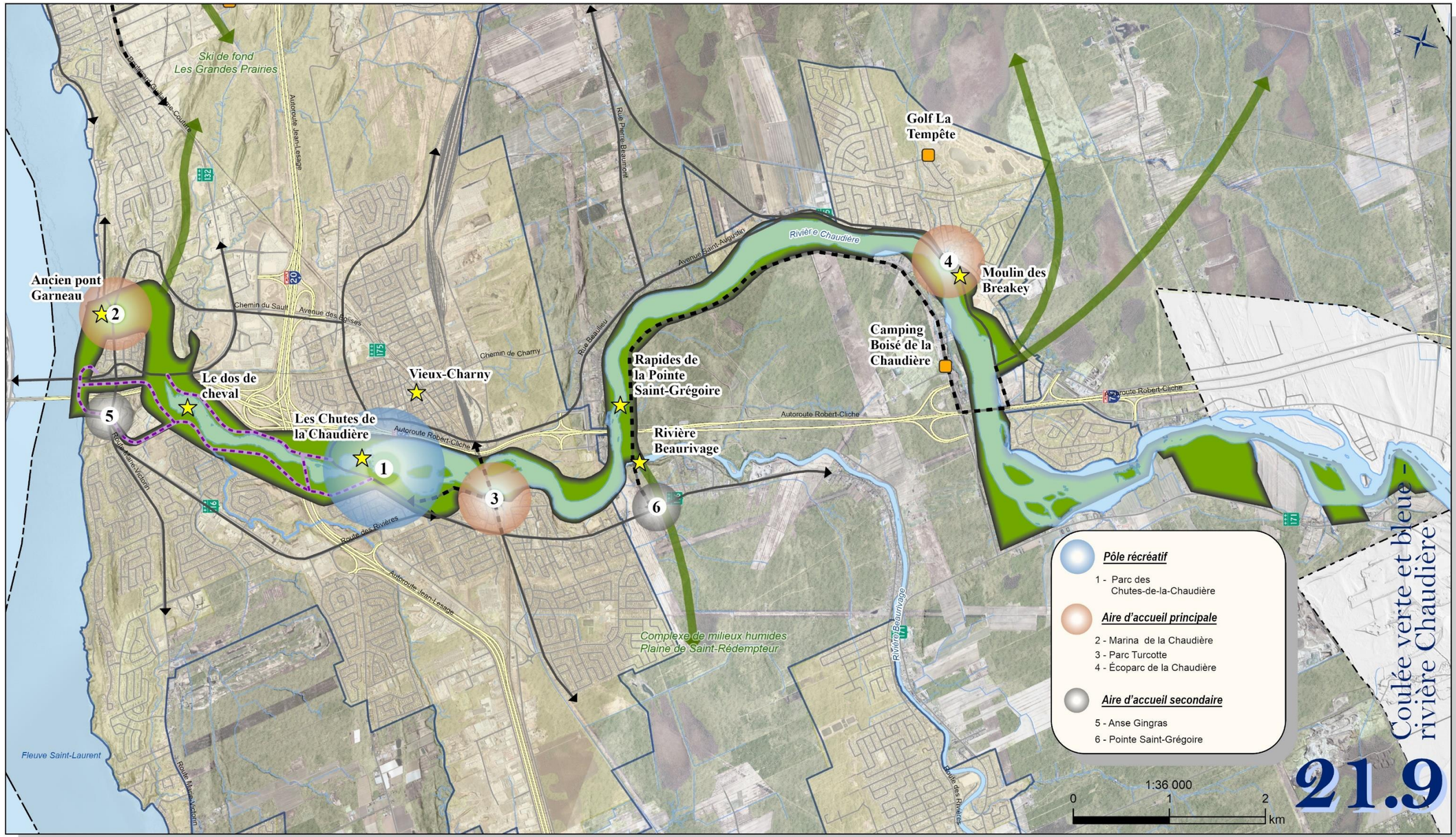
Autre élément

- Aire d'accueil principale
- Pôle récréatif

Date: Février 2022
Cartographie: D.Martel /L.Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis



SAD 2016

Limite municipale
Périmètre d'urbanisation
Périmètre d'urbanisation métropolitain
Boisé

Corridor récréatif
Multifonctionnel existant
Multifonctionnel projeté
Pédestre existant
Pédestre projeté

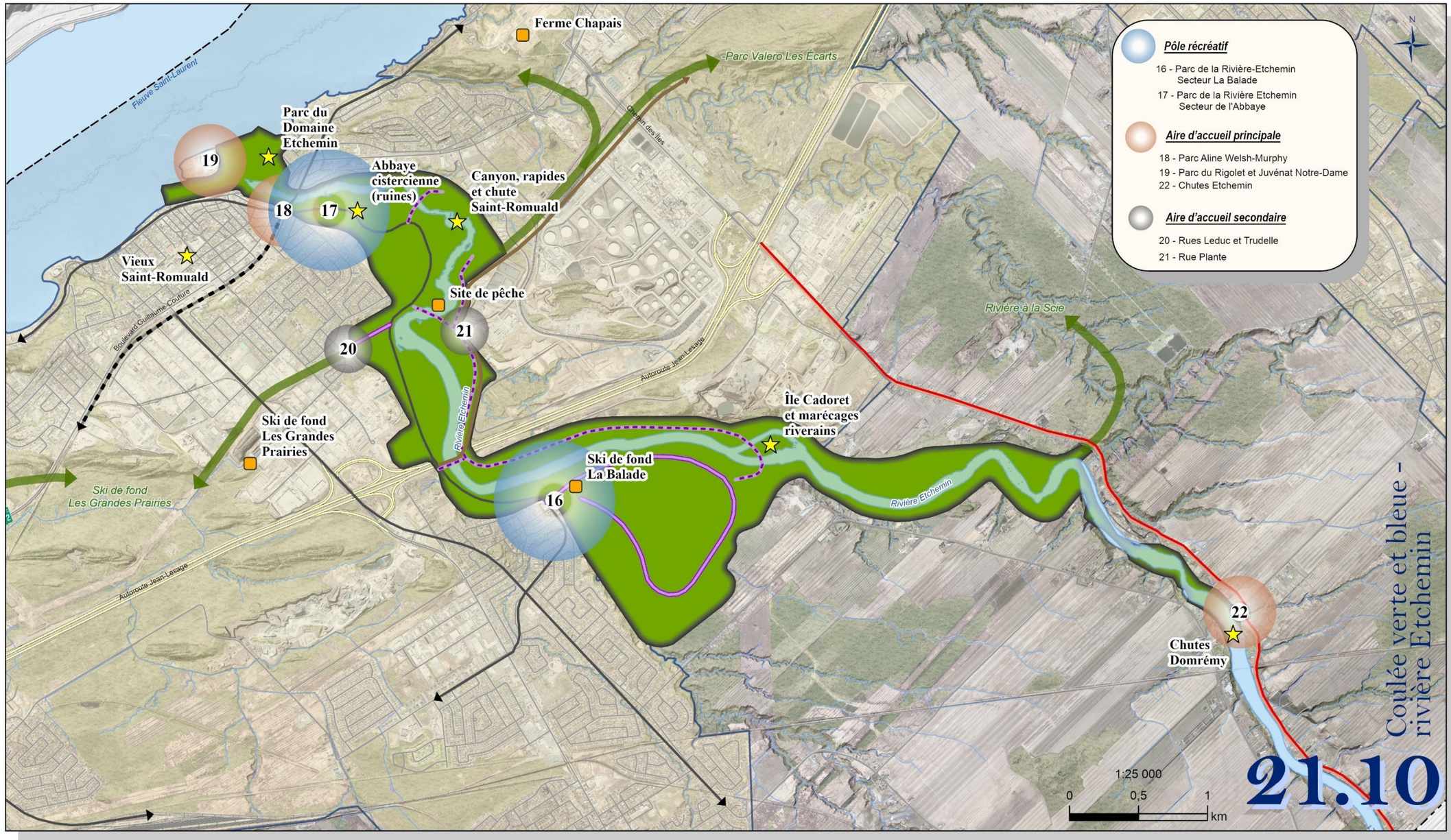
Corridor nature

Élément d'intérêt
Paysager ou patrimonial
Récréatif

Date: 1 mars 2022
Cartographie: D.Martel /L.Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis



SAD 2016

Limite municipale
Périmètre d'urbanisation
Périmètre d'urbanisation métropolitain
Boisé

Corridor récréatif
Multifonctionnel existant
Multifonctionnel projeté
Route panoramique proposée
Pédestre existant
Pédestre projeté
Vélo de montagne

Corridor nature

Élément d'intérêt
Paysager ou patrimonial
Récréatif

Date: 1 mars 2022
Cartographie: D.Martel /L.Fréchette
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Orthophoto: mai 2020
Source: Ville de Lévis

LORD, Dominique (*urbaniste*)
THÉRIAULT, Yves (*urbaniste*)
GAGNON-BEAULIEU, Marie-Jeanne (*urbaniste*)
MEILLEUR-GAUDREAU, Andréanne (*urbaniste*)

Ville de Lévis

86.12 Mise en valeur des espaces naturels

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

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

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

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

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

1° Développer un réseau de continuités vertes à l'échelle des quartiers, s'arrimant au réseau territorial et en cohérence avec le plan directeur des parcs, afin de rendre la nature accessible à tous;

2° Réaliser un inventaire et une caractérisation des boisés urbains de 5 ha et plus;

3° Identifier les espaces naturels sensibles pouvant faire l'objet de projets de développement afin d'encadrer adéquatement ces derniers dans une optique de préservation et de mise en valeur;

4° Favoriser les milieux naturels composant les corridors écologiques situés à proximité des milieux urbanisés lors de la création d'un nouvel espace vert ou parc public;

5° Privilégier les espaces verts situés dans un corridor écologique lorsqu'un projet a comme obligation la préservation d'espaces naturels;

6° Planifier de manière intégrée et en réciprocité l'aménagement tant des espaces naturels que des infrastructures récréatives;

7° Assurer une gestion et un entretien écoresponsables des espaces publics (tendre vers le zéro pesticide, priorisation de végétaux indigènes adaptés et résilients, conservation de friches, de végétation spontanée, etc.);

8° Adopter une planification adaptative des espaces verts afin d'assurer la pérennité des aménagements et leur évolution dans le temps;

9° Privilégier des concepts de développement dont des formes de lotissement qui intègrent la conservation des milieux naturels d'intérêt;

10° Prévoir le maintien et l'aménagement d'accès publics aux principaux cours d'eau.

86.13 <u>Préservation des espaces naturels dans le cadre de certains projets de développement</u>

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

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

1° une planification qui propose un lotissement plus sensible sur le plan environnemental que les lotissements traditionnels;

2° la limitation de l'étalement du réseau routier;

3° un aménagement d'ensemble qui privilégie la préservation d'une plus grande proportion du territoire à l'état naturel;

4° une planification qui assure le maintien des superficies arbustives et arborescentes;

5° la limitation de la fragmentation des milieux naturels et des habitats fauniques;

6° une planification qui favorise la création de corridors de biodiversité;

7° la préservation de la biodiversité et des paysages naturels;

8° la préservation de la qualité des plans d'eau et la limitation du ruissellement de surface.

Avant d'identifier les boisés assujettis et de mettre en place un cadre règlementaire, la Ville devra cartographier de manière adéquate les espaces boisés viables et de qualité pour lesquels des normes ou des mesures de contrôle

seront mises en place. Cette cartographie pourra être intégrée au plan d'urbanisme.

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

Grandes affectations du territoire

39. <u>Les grandes affectations du territoire</u>

L'article 87 de ce règlement est modifié par l'ajout, à la fin du septième alinéa de la phrase suivante : « Hormis les grandes éoliennes implantées aux seules fins d'alimentation ou de distribution d'un réseau électrique public localisées dans les zones où la règlementation d'urbanisme le prévoit, l'implantation d'éolienne sur le territoire est prohibée.

40. <u>Les usages compatibles et les usages exclusifs</u>

L'article 88 de ce règlement est modifié par :

1° le remplacement, du troisième alinéa, par le suivant :

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

2° l'ajout, à la fin du cinquième alinéa, de la phrase suivante :

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

3° l'ajout, après le cinquième alinéa, du suivant :

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

Rien dans le présent règlement ni dans la règlementation d'urbanisme ne peut avoir pour effet de limiter les restrictions prévues au premier alinéa de l'article 246 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, ni la possibilité pour la Ville d'intervenir sur les matières visées au deuxième alinéa de cet article. Ainsi, seules les substances

minérales appartenant au domaine privé sont couvertes par la présente règlementation.

41. <u>Les densités résidentielles</u>

L'article 91 de ce règlement est modifié par l'ajout, au cinquième alinéa, du paragraphe suivant :

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

42. <u>Intention d'aménagement relative à la consolidation périurbaine</u>

L'article 116 de ce règlement est modifié par l'insertion, après le quatrième alinéa, du suivant :

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

1° Un aménagement ou un réaménagement du domaine public qui priorise des aménagements pour le transport actif et, le cas échéant, pour le transport en commun;

2° Un concept de lotissement, des implantations et des aménagements qui favorisent la préservation des espaces naturels;

3° Une architecture, une implantation et des aménagements extérieurs qui contribuent à des milieux de vie de qualité et qui s'intègrent aux caractéristiques du milieu naturel;

4° La présence d'espaces publics et d'espaces naturels qui contribuent au confort des clientèles;

5° Des équipements d'éclairage qui s'intègrent au cadre bâti et au paysage;

6° Des espaces de stationnement qui s'intègrent aux milieux naturels et contribuent à la relation entre le cadre bâti et l'espace public. ».

43. <u>Usages compatibles avec l'affectation INDUSTRIELLE</u>

L'article 120 de ce règlement est modifié par :

1° le remplacement, dans le tableau 17, dans la case afférente à l'usage compatible « Agriculture », du deuxième alinéa par ce qui suit :

« Dans les autres zones ou parcs industriels : aucun usage, sauf les usages agricoles sans élevage offrant une synergie avec un usage industriel. ».

2° l'ajout, après le quatrième alinéa, de l'alinéa suivant :

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

44. <u>Usages compatibles avec l'affectation ZONE D'AFFAIRES ET D'INNOVATION</u>

L'article 121 de ce règlement est modifié par :

1° l'ajout, à la fin du tableau 18, de l'usage compatible suivant :

«

AFFECTATION ZONE D'AFFAIRES ET D'INNOVATION	
Catégorie	**Usages compatibles et exclusifs, et conditions applicables**
Agriculture	Aucun usage, sauf les usages agricoles sans élevage offrant une synergie avec un usage industriel.

»;

2° l'ajout, après le tableau 18 de l'alinéa suivant :

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

45. <u>Carte 22 Les grandes affectations du territoire</u>

Ce règlement est modifié par le remplacement de la carte 22 par celle jointe en annexe E du présent règlement.

Les territoires d'intérêt historique, esthétique et culturel, et les zones prioritaires de réaménagement

46. <u>Les territoires d'intérêt historique, esthétique et culturel, et les zones prioritaires de réaménagement</u>

Le chapitre 4 de ce règlement est abrogé.

Les contraintes naturelles et anthropiques

47. <u>Carte 25 – Les secteurs de fortes pentes</u>

Ce règlement est modifié par le remplacement de la carte 25 par celle jointe en annexe F du présent règlement.

48. <u>Carte 26 – Les contraintes anthropiques et les infrastructures</u>

Ce règlement est modifié par le remplacement de la carte 26 par celle jointe en annexe G du présent règlement.

Le document complémentaire

49. <u>Aire d'application</u>

L'article 31 du document complémentaire de ce règlement est remplacé par le suivant :

« Le présent chapitre s'applique dans les parties du territoire de la ville comprises dans la zone agricole délimitée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

50. <u>Chapitre 5 – Risque de mouvements de terrain</u>

Le titre du chapitre 5 du document complémentaire de ce règlement est remplacé par le suivant : « Contraintes relatives aux mouvements de terrain ».

51. <u>Section 1 du chapitre 5 – Risque de glissement de terrain</u>

Le titre de la section 1 du chapitre 5 de ce document complémentaire de ce règlement est remplacé par le suivant : « Zones de contraintes relatives aux glissements de terrain ».

52. <u>Constructions, ouvrages et travaux de déblai ou de remblai dans les zones à risques de glissement de terrain</u>

L'article 19 du document complémentaire est remplacé par le suivant :

« La carte 25 identifie les zones à risques de glissement de terrain. Cependant, celles-ci sont imprécises en raison de la méthodologie et de l'échelle utilisées. Pour pallier cette imprécision, la largeur des bandes de protection à appliquer est indiquée précisément dans les tableaux 4 et 5.

Par conséquent, en raison de la petite échelle utilisée, les zones doivent être considérées à titre indicatif seulement. Leur transposition directement sur le terrain n'est pas souhaitable, car elles peuvent être décalées par rapport à la réalité du terrain.

Par conséquent, les bandes de protection applicables au sommet et à la base du talus doivent être déterminées par arpentage ou à l'aide d'un clinomètre.

Dans le cas des zones de classe 3, le manque de précision des zones est compensé par leurs importantes dimensions. Par conséquent, ces zones peuvent être appliquées telles qu'elles apparaissent sur les cartes.

La carte 25 comporte des zones identifiées comme zone à risque hypothétique (ZRH). Celles-ci ont été délimitées à des fins de sécurité civile, par exemple, pour la planification de la réponse à un sinistre. Aucune norme de contrôle de l'utilisation du sol ne s'applique dans les zones à risque hypothétique.

Pour l'application des dispositions de la présente section, on entend par :

TALUS À PENTE MODÉRÉE

Un talus d'une hauteur de 5 m ou plus, contenant des segments de pente d'au moins 5 m de hauteur dont l'inclinaison est égale ou supérieure à 14 degrés (25 %) et inférieure à 20 degrés (36 %).

TALUS À PENTE FORTE

Un talus d'une hauteur de 5 m ou plus, contenant des segments de pente d'au moins 5 m de hauteur dont l'inclinaison est égale ou supérieure à 20 degrés (36 %).

LE SOMMET ET LA BASE D'UN TALUS

Le sommet et la base d'un talus sont déterminés par un segment de pente dont l'inclinaison est inférieure à 8 degrés (14 %) sur une distance horizontale supérieure à 15 m.

USAGE SENSIBLE

Usage d'un bâtiment ou d'un terrain accueillant un grand nombre de personnes au même moment ou pour une période prolongée ou abritant une clientèle plus vulnérable (par exemple une clientèle requérant de l'aide lors d'évacuation ou qui ne peut se protéger par elle-même : les enfants, les aînés, les personnes à mobilité réduite, etc.) :

- garderies et services de garde (centres de la petite enfance visés par la Loi sur les services de garde éducatifs à l'enfance);
- établissements d'enseignement visés par la Loi sur l'enseignement privé et la Loi sur l'instruction publique;
- installations des établissements de santé et de services sociaux visés par la Loi sur les services de santé et les services sociaux, y compris les ressources intermédiaires et de type familial;
- résidences privées pour aînés;

- usages récréatifs intensifs (terrains de camping, terrains sportifs (soccer, baseball, piscine, etc.);
- tout autre usage dont la clientèle peut être jugée vulnérable.

USAGES AUX FINS DE SÉCURITÉ PUBLIQUE

Usage d'un bâtiment ou d'un terrain dont la fonction est en lien avec la sécurité des personnes et des biens d'un territoire :

- postes de police;
- casernes de pompiers;
- garages d'ambulances;
- centres d'urgence 9-1-1;
- centres de coordination de la sécurité civile;
- tout autre usage aux fins de sécurité publique

Toutefois, les interventions régies en vertu des tableaux 4 et 5 pourront, malgré les normes qui y figurent, être autorisées conformément à des dispositions règlementaires adoptées en vertu de l'article 145.42 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, à la condition qu'une expertise géotechnique répondant aux exigences décrites dans les tableaux 6 et 7 soit présentée à l'appui de la demande de permis ou de certificat.

La règlementation d'urbanisme définira ou précisera les différents concepts utiles à la compréhension des tableaux 4, 5, 6 et 7 et précisera les modalités d'application des normes. Le plan d'urbanisme et les règlements d'urbanisme pourront aussi identifier d'autres zones à risques de glissement de terrain que celles identifiées à la carte 25.

Les normes prévues aux tableaux 4 et 5 n'ont pas pour effet d'empêcher l'entretien et les réparations normales d'une construction ou d'un ouvrage.

Tableau 4 : Normes applicables à l'usage résidentiel de faible à moyenne densité (unifamilial, bifamilial, trifamilial)

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Bâtiment principal - usage résidentiel de faible à moyenne densité (unifamilial, bifamilial et trifamilial)			
Bâtiment principal • Construction • Reconstruction à la suite d'un glissement de terrain	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres	Interdit dans l'ensemble de la zone de contrainte
Bâtiment principal • Reconstruction à la suite d'une cause autre qu'un glissement de terrain, ne nécessitant pas la réfection des fondations (même implantation)	Interdit : • Dans le talus • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Aucune norme	Aucune norme

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Bâtiment principal • Agrandissement équivalant ou supérieur à 50 % de la superficie au sol • Déplacement sur le même lot rapprochant le bâtiment du talus • Reconstruction à la suite d'une cause autre qu'un glissement de terrain, nécessitant la réfection des fondations sur une nouvelle implantation rapprochant le bâtiment du talus	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres	Aucune norme
Bâtiment principal • Déplacement sur le même lot ne rapprochant pas le bâtiment du talus • Reconstruction à la suite d'une cause autre qu'un glissement de terrain, nécessitant la réfection des fondations sur la même implantation ou sur une nouvelle implantation ne rapprochant pas le bâtiment du talus	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres	Aucune norme

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Bâtiment principal • Agrandissement inférieur à 50 % de la superficie au sol et rapprochant le bâtiment du talus	Interdit : • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une fois et demie (1½) la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 20 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 5 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres	Aucune norme
Bâtiment principal • Agrandissement inférieur à 50 % de la superficie au sol et ne rapprochant pas le bâtiment du talus	Interdit : • Dans le talus • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Interdit : • Dans le talus • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres	Aucune norme

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Bâtiment principal • Agrandissement inférieur ou égal à 3 mètres mesuré perpendiculairement à la fondation existante et rapprochant le bâtiment du talus	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 5 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Interdit : • Dans le talus • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres	Aucune norme
Bâtiment principal • Agrandissement par l'ajout d'un 2e étage	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 5 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 3 mètres	Aucune norme
Bâtiment principal • Agrandissement en porte-à-faux dont la largeur mesurée perpendiculairement à la fondation du bâtiment est supérieure ou égale à 1,5 mètre	Interdit : • Dans le talus • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres	Aucune norme	Aucune norme

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Bâtiment principal • Réfection des fondations	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base du talus, dans une bande protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum 5 mètres, jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une fois (1) la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 20 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Aucune norme
Bâtiment accessoire et piscines			
Bâtiment accessoire[1] • Construction • Reconstruction • Agrandissement • Déplacement sur le même lot • Réfection des fondations	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 5 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Aucune norme
Piscine hors terre[2], réservoir de 2000 litres et plus hors terre, bain à remous de 2000 litres et plus hors terre • Implantation	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 5 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 3 mètres	Aucune norme

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Piscine hors terre semi-creusée[3], bain à remous de 2000 litres et plus semi-creusé • Implantation • Remplacement	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 5 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 3 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Aucune norme
Piscine creusée, bain à remous de 2000 litres et plus creusé, jardin d'eau, étang ou jardin de baignade • Implantation • Remplacement	Interdit : • Dans le talus • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Aucune norme
Infrastructures, terrassement et travaux divers			
Infrastructure • Réseau d'aqueduc ou d'égout o Raccordement à un bâtiment existant • Chemin d'accès privé menant à un bâtiment principal o Implantation o Réfection • Mur de soutènement de plus de 1,5 mètre o Implantation o Démantèlement o Réfection	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 20 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Aucune norme

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Travaux de remblai[4] **(permanents ou temporaires)** **Ouvrage de drainage ou de gestion des eaux pluviales** (sortie de drain, puits percolant, jardins de pluie) • Implantation • Agrandissement	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 20 mètres	Aucune norme
Travaux de déblai ou d'excavation[5] (permanents ou temporaires)	Interdit : • Dans le talus • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Aucune norme
Composante d'un ouvrage de traitement des eaux usées (élément épurateur, champ de polissage, filtre à sable classique, puits d'évacuation, champ d'évaluation) • Implantation • Réfection	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 20 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 10 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Aucune norme

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Abattage d'arbres[6]	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 5 mètres	Interdit : • Dans le talus	Aucune norme
Lotissement			
Lotissement destiné à recevoir un bâtiment principal à l'intérieur d'une zone de contraintes	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Interdit : • Dans le talus	Interdit dans l'ensemble de la zone de contraintes

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Usages			
Usage sensible • Ajout ou changement dans un bâtiment existant	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Aucune norme	Interdit dans l'ensemble de la zone de contraintes
Travaux de protection			
Travaux de protection contre les glissements de terrain • Implantation • Réfection	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 20 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres	Ne s'applique pas

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Travaux de protection contre l'érosion • Implantation • Réfection	Interdit : • Dans le talus • Dans une bande de protection à la base du talus dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • Dans une bande de protection à la base du talus dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Ne s'applique pas

Le tableau 4 ne s'applique pas aux situations suivantes :

1° Un bâtiment accessoire d'une superficie de 15 mètres carrés et moins ne nécessitant aucun remblai dans le talus ou à son sommet ou aucun déblai ou excavation dans le talus ou à sa base.

2° Le remplacement d'une piscine hors terre, effectué dans un délai d'un an, implanté au même endroit et possédant les mêmes dimensions que la piscine existante.

3° Dans la bande de protection au sommet du talus, une piscine semi-creusée dont plus de 50 % du volume est enfoui.

4° Un remblai peut être placé en couches successives à condition que l'épaisseur totale n'excède pas 30 cm.

5° Une excavation de moins de 50 cm ou d'une superficie de moins de 5 m² (ex. : les excavations pour prémunir les constructions du gel à l'aide de pieux vissés ou de tubes à béton (sonotubes).

6° Les coupes d'assainissement et de contrôle de la végétation sans essouchement. À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, l'abattage d'arbres lorsqu'aucun bâtiment n'est situé dans la bande de protection à la base d'un talus. Les activités d'aménagement forestier assujetties à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (chap. A-18.1).

Tableau 5 : Normes applicables aux autres usages (usages autres que résidentiel faible à moyenne densité)

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Bâtiment principal et accessoire – Autres usages (usage commercial, industriel, public, institutionnel, résidentiel multifamilial, etc.)[1]			
Bâtiment principal • Construction • Reconstruction	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres	Interdit dans l'ensemble de la zone de contraintes
Bâtiment principal • Agrandissement • Déplacement sur le même lot **Bâtiment accessoire** • Construction • Reconstruction • Agrandissement • Déplacement sur le même lot	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres	Aucune norme

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Bâtiment principal et bâtiment accessoire • Réfection des fondations	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 20 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Aucune norme
Bâtiment principal et accessoire, ouvrage – Usage agricole			
Bâtiment principal et accessoire, ouvrage • Construction • Reconstruction • Agrandissement • Déplacement sur le même lot • Réfection des fondations	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • Dans une bande de protection au sommet du talus dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus, jusqu'à concurrence de 20 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Aucune norme
Sortie de réseau de drains agricoles[2] • Implantation • Réfection	Interdit : • Dans le talus • Dans une bande de protection au sommet du talus dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres	Interdit : • Dans le talus • Dans une bande de protection au sommet du talus dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 20 mètres	Aucune norme

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Infrastructures, terrassement et travaux divers			
Infrastructure[3] • Route, rue, pont, aqueduc, égout, installation de prélèvements d'eau souterraine, réservoir, éolienne, tour de communication, chemin de fer, bassin de rétention, etc. ○ Implantation pour des raisons autres de santé ou de sécurité publique	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 20 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Aucune norme

Infrastructure[3]
• Route, rue, pont, aqueduc, égout, installation de prélèvements d'eau souterraine, réservoir, éolienne, tour de communication, chemin de fer, bassin de rétention, etc.
  ○ Implantation pour des raisons de santé ou de sécurité publique
  ○ Réfection
• Réseau d'aqueduc ou d'égout
  ○ Raccordement à un bâtiment existant
• Chemin d'accès privé menant à un bâtiment principal (sauf agricole)
  ○ Implantation
  ○ Réfection
• Mur de soutènement de plus de 1,5 mètre
  ○ Implantation
  ○ Démantèlement
  ○ Réfection
	Interdit :
	• Dans le talus
	• Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres
	• À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres
		Interdit :
		• Dans le talus
		• Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 20 mètres
		• À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres
			Aucune norme

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Travaux de remblai[4] (permanents ou temporaires) **Ouvrage de drainage ou de gestion des eaux pluviale**s (sortie de drain, puits percolant, jardin de pluie, bassin de rétention) • Implantation • Agrandissement **Entreposage** • Implantation • Agrandissement	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 20 mètres	Aucune norme
Travaux de déblai ou d'excavation[5] (permanents ou temporaires) ; **Piscine creusée**[6]**, bain à remous de 2000 litres et plus creusé, jardin d'eau, étang ou jardin de baignade**	Interdit : • Dans le talus • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Aucune norme
Abattage d'arbres[7]	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 5 mètres	Interdit : • Dans le talus	Aucune norme

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Lotissement			
Lotissement destiné à recevoir à l'intérieur d'une zone de contraintes : • Un bâtiment principal (sauf agricole) • Un usage sensible (usage extérieur)	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Interdit : • Dans le talus	Interdit dans l'ensemble de la zone de contraintes
Usages			
Usage sensible ou à des fins de sécurité publique • Ajout ou changement dans un bâtiment existant **Usage résidentiel multifamilial** • Ajout ou changement d'usage dans un bâtiment existant (incluant l'ajout de logements)	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Aucune norme	Interdit dans l'ensemble de la zone de contraintes

INTERVENTION PROJETÉE	ZONES DE CONTRAINTES		
	Talus à pente forte avec ou sans cours d'eau à la base, ou Talus à pente modérée avec cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 1 », « Classe 2 » ou dans un secteur identifié à risque élevé de glissement de terrain (Carte 25)	Talus à pente modérée sans cours d'eau à la base. Situé dans une zone de type « Classe 2 » (Carte 25).	Situé dans une zone de type « Classe 3 » (Carte 25)
	Groupe A	**Groupe B**	**Groupe C**
Travaux de protection			
Travaux de protection contre les glissements de terrain • Implantation • Réfection	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur égale ou inférieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à deux (2) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 40 mètres • À la base d'un talus d'une hauteur supérieure à 40 mètres, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 60 mètres	Interdit : • Dans le talus • Au sommet du talus, dans une bande de protection dont la largeur est égale à une (1) fois la hauteur du talus jusqu'à concurrence de 20 mètres • À la base du talus, dans une bande de protection dont la largeur est de 10 mètres	Ne s'applique pas
Travaux de protection contre l'érosion • Implantation • Réfection	Interdit : • Dans le talus • Dans une bande de protection à la base du talus dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 15 mètres	Interdit : • Dans le talus • Dans une bande de protection à la base du talus dont la largeur est égale à une demi-fois (½) la hauteur du talus, au minimum de 5 mètres jusqu'à concurrence de 10 mètres	Ne s'applique pas

Le tableau 5 ne s'applique pas aux situations suivantes :

1° Ces usages sont listés à titre indicatif. Tout usage pouvant s'y apparenter doit être assimilé à cette catégorie.
2° La réalisation de tranchées nécessaires à l'installation de drains agricoles. Et l'implantation et la réfection de drains agricoles si effectuées selon la technique « sortie de drain avec talus escarpé sans accès avec la machinerie » décrite dans la fiche technique du MAPAQ intitulée « Aménagement des sorties de drains, dernière mise à jour : juillet 2008 » (p. 3, 5e paragraphe, 3e ligne et p. 4, figure 5).
3° Les réseaux électriques ou de télécommunications. Toutefois, si ceux-ci nécessitent des travaux de remblai, de déblai ou d'excavation, les normes établies à cet effet s'appliquent. Ainsi que les travaux liés à l'implantation et à l'entretien du réseau d'électricité d'Hydro-Québec.
4° Un remblai dont l'épaisseur est de moins de 30 cm suivant le profil naturel du terrain. Un remblai peut être mis en couches successives à condition que l'épaisseur totale n'excède pas 30 cm.
5° Une excavation de moins de 50 cm ou d'une superficie de moins de 5 m².
6° Une piscine à des fins publiques doit répondre aux normes relatives à un usage sensible.
7° Ne sont pas visées par le cadre normatif : Les coupes d'assainissement et de contrôle de la végétation sans essouchement. À l'extérieur d'un périmètre d'urbanisation, l'abattage d'arbres lorsqu'aucun bâtiment n'est situé dans la bande de protection à la base d'un talus. Ainsi que les activités d'aménagement forestier assujetties à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier.

Tableau 6 : Famille d'expertise géotechnique requise selon la zone dans laquelle l'intervention est projetée

INTERVENTION PROJETÉE	ZONE DE CONTRAINTES DANS LAQUELLE L'INTERVENTION EST PROJETÉE	FAMILLE D'EXPERTISE À RÉALISER
Bâtiment principal – Usage résidentiel de faible à moyenne densité • Construction • Reconstruction à la suite d'un glissement de terrain	Groupe B	2
Bâtiment principal – Autres usages (sauf agricole) • Construction • Reconstruction	Groupes A et C	1
Bâtiment principal – Usage résidentiel de faible à moyenne densité • Reconstruction à la suite d'une cause autre qu'un glissement de terrain, ne nécessitant pas la réfection des fondations (même implantation) • Reconstruction à la suite d'une cause autre qu'un glissement de terrain, nécessitant la réfection des fondations sur une nouvelle implantation rapprochant le bâtiment du talus • Agrandissement (tous les types) • Déplacement sur le même lot rapprochant le bâtiment du talus	Groupe B	2
Bâtiment principal – Autres usages (sauf agricole) • Agrandissement • Déplacement sur le même lot **Bâtiment accessoire -Autres usages (sauf agricole)** • Construction • Reconstruction • Agrandissement • Déplacement	Groupe A	1
Bâtiment principal – Usage résidentiel de faible à moyenne densité • Déplacement sur le même lot ne rapprochant pas le bâtiment du talus	Dans le talus et la bande de protection à la base du talus d'une zone de groupe A	1
• Reconstruction à la suite d'une cause autre qu'un glissement de terrain nécessitant la réfection des fondations sur la même implantation ou sur une nouvelle implantation ne rapprochant pas le bâtiment du talus	Dans la bande de protection au sommet du talus d'une zone de groupe A ou de groupe B	2

INTERVENTION PROJETÉE	ZONE DE CONTRAINTES DANS LAQUELLE L'INTERVENTION EST PROJETÉE	FAMILLE D'EXPERTISE À RÉALISER
Infrastructure[1] : (route, rue, pont, aqueduc, égout, installation de prélèvement d'eau souterraine, réservoir, éolienne, tour de communications, chemin de fer, bassin de rétention, etc.)	Dans le talus et la bande de protection au sommet du talus d'une zone de groupe A	1
• Implantation pour des raisons autres que de santé ou de sécurité publique **Chemin d'accès privé menant à un bâtiment principal (sauf agricole)** • Implantation • Réfection	Dans le talus et la bande de protection au sommet du talus d'une zone de groupe B ou dans la bande de protection à la base des talus des zones de groupes A et B	2
Bâtiment principal et accessoire, ouvrage – usage agricole • Construction • Reconstruction • Agrandissement • Déplacement sur le même lot • Réfection des fondations **Bâtiment accessoire – Usage résidentiel de faible à moyenne densité** • Construction • Reconstruction • Agrandissement • Déplacement sur le même lot **Réfection des fondations d'un bâtiment principal ou accessoire (sauf agricole), Sortie d'un réseau de drains agricole** • Implantation • Réfection **Travaux de remblai, de déblai ou d'excavation** **Piscines, bains à remous ou réservoir de 2000 litres et plus (hors terres, creusés ou semi-creusés), Jardin d'eau, étang ou jardin de baignade** **Entreposage** • Implantation • Agrandissement	Groupes A et B	2

1˚ Conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les travaux de développement et d'amélioration du réseau routier et ferroviaire provincial requièrent un avis de conformité aux objectifs du schéma d'aménagement et de développement ou, le cas échéant, au règlement de contrôle intérimaire. Dans ce cas, la Ville de Lévis peut émettre son avis sur la foi des expertises géotechniques (avis, évaluation, rapport, recommandation, etc.) produites par la Direction de la géotechnique et de la géologie du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) ou réalisées par un mandataire du MTMDET, lesquelles respectent les critères énoncés au présent cadre normatif.

INTERVENTION PROJETÉE	ZONE DE CONTRAINTES DANS LAQUELLE L'INTERVENTION EST PROJETÉE	FAMILLE D'EXPERTISE À RÉALISER
Ouvrage de drainage ou de gestion des eaux pluviales • Implantation • Agrandissement **Abattages d'arbres** **Infrastructure[1] (route, rue, pont, aqueduc, égout, installation de prélèvement d'eau souterraine, réservoir, éolienne, tour de communications, chemin de fer, bassin de rétention, etc.)** • Réfection • Implantation pour des raisons de santé ou sécurité publiques • Raccordement d'un réseau d'aqueduc ou d'égout à un bâtiment existant **Mur de soutènement de plus de 1,5 mètre** • Implantation • Démantèlement • Réfection **Composante d'un ouvrage de traitement des eaux usées** **Travaux de protection contre l'érosion** • Implantation • Réfection	Groupes A et B	2
Usage sensible ou à des fins de sécurité publique • Ajout ou changement dans un bâtiment existant • Usage résidentiel multifamilial o Ajout ou changement d'usage dans un bâtiment existant (incluant l'ajout de logements)	Tous les groupes (A, B et C)	1
Lotissement destiné à recevoir un bâtiment principal (sauf agricole) ou un usage sensible	Tous les groupes (A, B et C)	3
Travaux de protection contre les glissements de terrain • Implantation • Réfection	Groupes A et B	4

1° Conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les travaux de développement et d'amélioration du réseau routier et ferroviaire provincial requièrent un avis de conformité aux objectifs du schéma d'aménagement et de développement ou, le cas échéant, au règlement de contrôle intérimaire. Dans ce cas, la Ville de Lévis peut émettre son avis sur la foi des expertises géotechniques (avis, évaluation, rapport, recommandation, etc.) produites par la Direction de la géotechnique et de la géologie du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) ou réalisées par un mandataire du MTMDET, lesquelles respectent les critères énoncés au présent cadre normatif.

Tableau 7 : Critères d'acceptabilité associés aux familles d'expertise géotechnique

FAMILLE D'EXPERTISE			
1	**2**	**3**	**4**
Expertise ayant notamment pour objectif de s'assurer que l'intervention projetée n'est pas susceptible d'être touchée par un glissement de terrain	**Expertise ayant pour unique objectif de s'assurer que l'intervention projetée n'est pas susceptible de diminuer la stabilité du site ou de déclencher un glissement de terrain**	**Expertise ayant pour objectif de s'assurer que le lotissement est fait de manière sécuritaire pour les futures constructions ou usages**	**Expertise ayant pour objectif de s'assurer que les travaux de protection contre les glissements de terrain sont réalisés selon les règles de l'art**
CONCLUSION DE L'EXPERTISE			
L'expertise doit confirmer que : • L'intervention projetée n'agira pas comme facteur déclencheur d'un glissement de terrain en déstabilisant le site et les terrains adjacents. • L'intervention projetée et son utilisation subséquente ne constitueront pas un facteur aggravant en diminuant indûment les coefficients de sécurité des talus concernés. • L'intervention projetée ne sera pas menacée par un glissement de terrain.	L'expertise doit confirmer que : • L'intervention projetée n'agira pas comme facteur déclencheur d'un glissement de terrain en déstabilisant le site et les terrains adjacents. • L'intervention projetée et son utilisation subséquente ne constitueront pas des facteurs aggravants en diminuant indûment les coefficients de sécurité des talus concernés.	L'expertise doit confirmer que : • À la suite du lotissement, la construction de bâtiments, ou l'usage projeté, pourra se faire de manière sécuritaire à l'intérieur de chacun des lots concernés.	L'expertise doit confirmer que : • L'ensemble des travaux n'agiront pas comme facteurs déclencheurs d'un glissement de terrain en déstabilisant le site et les terrains adjacents. • L'ensemble des travaux n'agiront pas comme facteurs aggravants en diminuant indûment les coefficients de sécurité des talus concernés. • Les travaux proposés protègeront l'intervention projetée ou le bien existant d'un glissement de terrain ou de ses débris.

<table>
<tr><th colspan="4">FAMILLE D'EXPERTISE</th></tr>
<tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th></tr>
<tr><th colspan="4">RECOMMANDATIONS</th></tr>
<tr><td colspan="3">L'expertise doit faire état des recommandations suivantes :

• Si nécessaire, les travaux de protection contre les glissements de terrain à mettre en place
(si des travaux de protection contre les glissements de terrain sont proposés, ceux-ci doivent faire l'objet d'une expertise géotechnique répondant aux exigences de la famille d'expertise no 4).

• Les précautions à prendre afin de ne pas déstabiliser le site.</td><td>L'expertise doit faire état des recommandations suivantes :

• Les méthodes de travail et la période d'exécution afin d'assurer la sécurité des travailleurs et de ne pas déstabiliser le site durant les travaux.

• Les précautions à prendre afin de ne pas déstabiliser le site pendant et après les travaux.

• Les travaux d'entretien à planifier dans le cas de mesures de protection passives.

Les travaux de protection contre les glissements de terrain doivent faire l'objet d'un certificat de conformité à la suite de leur réalisation.</td></tr>
<tr><td colspan="4">Validité de l'expertise :
• L'expertise est valable pour les durées suivantes :
o Un (1) an après sa production pour les travaux de protection contre les glissements de terrain situés en bordure d'un cours d'eau ;
o Cinq (5) ans après sa production pour toutes les autres interventions.
• Dans les cas où la réalisation d'une intervention (ex. : la construction d'un bâtiment) est conditionnelle à la réalisation des travaux de protection contre les glissements de terrain, les travaux et l'autre intervention doivent faire l'objet de deux permis distincts. Ceci vise à s'assurer que la réalisation des travaux de protection contre les glissements précède la réalisation des autres interventions.</td></tr>
</table>

».

53. <u>Chapitre 14 – Interventions dans la partie du bassin versant de la prise d'eau de la Ville de Lévis installée dans la rivière Chaudière illustrée à la carte 14</u>

Le chapitre 14 du document complémentaire de ce règlement est remplacé par le suivant :

« CHAPITRE 14
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À LA PROTECTION DU BASSIN VERSANT DE LA PRISE D'EAU MUNICIPALE SITUÉE DANS LA RIVIÈRE CHAUDIÈRE

68. <u>Champ d'application</u>

Le présent chapitre s'applique dans la partie du bassin versant de la prise d'eau de la ville de Lévis située dans la rivière Chaudière illustrée à la carte 14, sauf à l'égard des activités agricoles exercées à l'intérieur de la zone agricole délimitée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

69. <u>Exceptions</u>

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas à l'égard de :

1° tous travaux de remplacement exigés par la loi d'une construction, d'un ouvrage, d'un équipement ou d'une installation;

2° toute intervention visée par le deuxième alinéa de l'article 62 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1);

3° tous travaux d'entretien ou de réparation d'une construction existante;

4° la construction de toute rue ayant fait l'objet d'une autorisation du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2) ou un dépôt d'une demande en vue de l'obtention d'une telle autorisation à la date d'entrée en vigueur du présent règlement (*inscrire la date d'entrée en vigueur*);

5° toute intervention conforme aux dispositions prévues au présent chapitre;

6° toute intervention réalisée sur un terrain d'une superficie maximale de 1 000 mètres carrés et dont 50 % de cette superficie est situé à l'extérieur du territoire d'application;

7° toute intervention aux fins d'un service d'utilité publique ainsi qu'aux constructions et bâtiments essentiels à leur fonctionnement;

8° tous travaux de décontamination des sols ayant fait l'objet d'une autorisation municipale.

70. Définitions

Pour l'application des dispositions du présent chapitre, on entend par :

1° AIRE À DÉBOISER :

Déboisement autorisé pour l'implantation des constructions, ouvrages ou travaux faisant l'objet d'une autorisation et pour permettre le passage de la machinerie durant les travaux.

2° ALLÉE DE CIRCULATION :

Espace compris dans l'aire de stationnement permettant aux véhicules d'accéder aux cases de stationnement ou permettant de relier les cases de stationnement à une rue.

3° AIRE DE STATIONNEMENT :

Espace qui comprend une ou plusieurs cases de stationnement incluant, le cas échéant, une allée de circulation.

4° AUTORISATION :

Tout document émis par le fonctionnaire désigné aux fins d'autoriser une intervention, attestant ainsi de sa conformité aux exigences prescrites par le présent chapitre.

5° COURS D'EAU

Tout cours d'eau visé par l'article 103 de la Loi sur les compétences municipales (L.R.Q., c. C-47.1).

6° DÉBUT DES TRAVAUX :

Au commencement du remaniement du sol, à l'exception des travaux d'arpentage, des tests de percolation, du déboisement sans enlever les souches ainsi que de l'entretien normal du site.

7° DÉBLAI :

Travaux consistant à prélever de la terre ou le sol en place, soit pour niveler ou creuser, soit pour se procurer des terres à des fins de remblaiement.

8° ÉDUCATION DE PEUPLEMENT :

Ensemble des soins culturaux destinés à conduire les peuplements depuis leur jeunesse jusqu'à l'époque de la régénération ou de la fructification. Les travaux visés sont non commerciaux et comprennent l'éclaircie précommerciale, le dégagement mécanique, le reboisement et le scarifiage.

9° ENTREPOSAGE EXTÉRIEUR :

Action de déposer de façon permanente ou temporaire des marchandises, biens, produits ou véhicules à l'extérieur d'un bâtiment, dans un espace dédié ou non.

10°ESPÈCE ARBUSTIVE ET ARBORESCENTE :

Espèce végétale ou le groupement d'espèces végétales composées d'arbustes et d'arbres indigènes.

11° ESPÈCE HERBACÉE :

Espèce végétale ou le groupement d'espèces végétales composées de plantes non ligneuses indigènes.

12° ÉTAT NATUREL :

Espace naturel colonisé minimalement par les strates de végétation arbustive et arborescente.

13° FENÊTRE VERTE :

Trouée dans l'écran de végétation visant à permettre la vue sur un plan d'eau.

14° GABION :

Cage métallique faite de matériel résistant à la corrosion dans laquelle des pierres de carrière ou des champs sont déposés.

15° ÎLOT DE VÉGÉTATION :

Groupement végétal naturel composé d'espèces arbustives et arborescentes.

16° IMMUNISATION :

Application de différentes mesures, énoncées au présent règlement, visant à apporter la protection nécessaire pour éviter les dommages qui pourraient être causés par une inondation.

17° INTERVENTION :

Toutes formes d'activités humaines se traduisant par une construction, un ouvrage ou des travaux.

18° LIEN HYDROLOGIQUE DE SURFACE :

Connectivité de surface entre les lacs, les cours d'eau et les milieux humides. Le lien hydrologique de surface se traduit par un canal visible dans lequel s'écoule l'eau.

19° LIEU D'ÉLIMINATION DE NEIGE :

Lieu d'élimination de neige visé par la Règlement sur les lieux d'élimination de neige (L.R.Q., c. Q-2, r.31).

20° LIEU D'ENFOUISSEMENT :

Lieu d'enfouissement tel que défini par le Règlement sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles (R.R.Q., c. Q-2, r. 19).

21° LOT :

Immeuble identifié et délimité sur un plan de cadastre officiel.

22° MATIÈRE DANGEREUSE :

Matière dangereuse visée par la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q2).

23° MUR DE SOUTÈNEMENT :

Ouvrage conçu pour retenir ou appuyer des matériaux de remblais, le sol en place ou une partie du terrain.

24° OUVRAGE

Travail modifiant l'état naturel des lieux dont l'assemblage, l'édification ou l'excavation à des fins immobilières de matériaux de toute nature, y compris les travaux de déblai et de remblai.

25° OUVRAGE D'INFILTRATION

Tout ouvrage conçu aux fins d'infiltrer les eaux de ruissellement dans le sol.

26° PERRÉ :

Enrochement en pente aménagé en bordure d'un cours d'eau, d'un lac ou tout autre milieu constitué exclusivement de pierres des champs ou de pierres de carrière.

27° PLAN D'EAU :

Un cours d'eau et un lac.

28° PRISE D'EAU :

Prises d'eau identifiées sur la carte 14.

29° PROJET INTÉGRÉ :

Ensemble de bâtiments implantés sur un même terrain partageant des usages et services communs, tels que les rues privées, les bâtiments accessoires, les aires de stationnement, les services et équipements.

30° PROJET IMMOBILIER :

Tout projet, indépendamment de l'usage, sous forme de projet intégré ou non, visant la construction d'un ou plusieurs bâtiments principaux, le lotissement d'un ou plusieurs terrains et la création d'une ou plusieurs rues et dont la planification, la construction ou la promotion sont réalisées par le même requérant. Sont exclus d'un projet immobilier, la construction d'un bâtiment comportant moins de 4 logements et qui n'est pas réalisée dans le cadre d'un projet intégré et le lotissement d'un terrain qui n'est pas destiné à recevoir une construction principale.

31° REMANIEMENT DES SOLS :

Tout travail de mise à nu, de nivellement, d'excavation, de déblai et de remblai des sols effectué avec ou sans machinerie.

32° REMBLAI :

Travaux consistant à apporter de la terre ou d'autres matériaux de surface pour faire une levée ou combler une cavité.

33° RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE :

Ensemble des zones écologiques sensibles composées des lacs, cours d'eau, milieux humides et plaines inondables, toutes ramifiées à même un bassin versant.

34° REVÉGÉTALISATION :

Technique visant à implanter des espèces herbacées, arbustives et arborescentes s'intégrant au milieu visé dans le but d'accélérer la reprise végétale.

35° RUE :

Rue publique ou privée.

36° RUE PRIVÉE :

Voie carrossable de propriété privée dont l'emprise est destinée principalement à la circulation automobile.

37° RUE PUBLIQUE :

Voie carrossable destinée principalement à la circulation automobile dont l'emprise appartient à une municipalité.

38° SURFACE ARBUSTIVE ET ARBORESCENTE :

Espace naturelle composée d'espèces arbustives et arborescentes.

39° SURFACE IMPERMÉABLE :

Un bâtiment, une construction ou une aire de stationnement, sauf si cette dernière est conçue pour permettre l'infiltration des eaux de ruissellement.

40° SUPERFICIE D'IMPLANTATION AU SOL :

À la superficie extérieure d'un bâtiment au sol, ce qui inclut les parties en porte-à-faux.

41° SYSTÈME AUTONOME DE TRAITEMENT DES EAUX USÉES:

Tout dispositif d'évacuation, de réception ou de traitement des eaux usées d'une résidence isolée visée par la Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (R.R.Q., c. Q-2, r.22).

42° TALUS :

Pente ou inclinaison du sol.

43° TERRAIN :

Fonds de terre, constitué d'un ou plusieurs lots ou parties de lots ou de plusieurs parties de lots contigus, dont les tenants et aboutissants sont décrits dans un ou plusieurs actes enregistrés.

44° TERRAIN VACANT

Terrain sur lequel il n'y a aucun bâtiment principal.

45° TOIT VERT

Toit d'un bâtiment, entièrement ou partiellement recouvert de végétation, qui comporte une membrane étanche, une membrane de drainage et un substrat permettant la mise en place de végétaux.

46° USAGE :

Fin pour laquelle sont ou peuvent être utilisés ou occupés une construction, un bâtiment ou un terrain, ou une partie de ceux-ci.

47° USAGE ACCESSOIRE :

Usage qui est exercé sur un terrain, dans un bâtiment ou une construction subsidiairement à un usage principal ou, de façon accessoire ou secondaire par rapport à un usage principal.

48° USAGE PRINCIPAL :

Fin principale à laquelle un terrain, un bâtiment ou une construction, en tout ou en partie, est destinée.

71. <u>Obligation d'un plan du réseau hydrographique</u>

Un plan présentant l'inventaire du réseau hydrographique et préparé par un professionnel compétent en la matière doit accompagner toute demande d'autorisation visant un projet immobilier.

72. <u>Usages prohibés</u>

Tout nouvel usage, nouvelle construction et nouveaux travaux ci-dessous sont prohibés:

1° les cimetières d'automobiles;

2° les activités d'extraction réalisées dans le cadre d'une carrière, d'une sablière et d'une gravière.

73. <u>Usages autorisés sous conditions</u>

L'exercice des usages suivants, ou leur agrandissement, doit préalablement faire l'objet d'une étude d'impact réalisé par un professionnel compétent en la matière afin d'établir la norme d'éloignement minimale nécessaire entre ceux-ci et la prise d'eau de surface municipale identifiée à la carte 14 :

1° l'entreposage extérieur de matières dangereuses;

2° les lieux d'élimination de neige;

3° l'aquaculture;

4° les lieux d'enfouissement.

Cette étude doit également démontrer que ces usages n'entraînent pas d'impact sur le milieu hydrique et la prise d'eau de surface municipale. Le cas échéant, des mesures de mitigation garantissant qu'il n'y aura pas d'impact devront être prévues.

74. <u>Usage dérogatoire protégé par droits acquis</u>

Un usage dérogatoire protégé par droits acquis ne peut être remplacé par un autre usage dérogatoire et il ne peut être modifié.

La superficie où s'exerce un usage dérogatoire protégé par droits acquis ne peut être agrandie que conformément aux dispositions du présent règlement.

Lorsqu'un usage dérogatoire protégé par droits acquis a été abandonné, a cessé ou a été interrompu pendant une période de 6 mois consécutifs, ou lorsqu'il a été remplacé par un usage conforme, toute utilisation subséquente du terrain ou de la construction doit se faire en conformité avec le présent règlement.

75. <u>Construction, ouvrage et travaux dans une rive</u>

La rive a la largeur de 20 mètres d'un cours d'eau ou d'un lac, mesurée horizontalement.

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent chapitre, seuls les constructions, ouvrages et travaux suivants sont autorisés dans une rive :

1° l'installation de clôtures dans la mesure où leur installation n'entraîne pas d'abattage d'une espèce arbustive ou arborescente;

2° l'implantation ou la réalisation d'exutoires de réseaux de drainage souterrain ou de surface (fossés), à la condition que les parois du canal et le sol situés sous l'extrémité de l'exutoire soient stabilisés, à la hauteur du littoral et de la rive du cours d'eau récepteur;

3° les systèmes autonomes de traitement des eaux usées conformes au *Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées* (R.R.Q., c. Q-2, r.22);

4° les puits individuels conformes au *Règlement sur le captage des eaux souterraines* (R.R.Q., c.Q-2, r.6);

5° les ouvrages et travaux nécessaires à la réalisation des constructions, ouvrages et travaux autorisés sur le littoral conformément aux dispositions du présent chapitre;

6° dans une zone agricole décrétée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1), la culture du sol à des fins d'exploitation agricole à la condition de conserver une bande minimale de végétation de 3 mètres dont la largeur est mesurée à partir de la ligne des hautes eaux. De plus, s'il y a un talus et que le haut de celui- ci se situe à une distance inférieure à 3 mètres à partir de la ligne des hautes eaux, la largeur de la bande de végétation à conserver doit inclure un minimum d'un mètre sur le haut du talus;

7° la démolition des constructions et des ouvrages existants, à l'exclusion des murs de soutènement;

8° les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, publiques ou à des fins d'accès public, s'ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (L.R.Q., c. C-61.1), la *Loi sur le régime des eaux* (L.R.Q., c. R-13) ou toute autre loi;

9° la coupe d'espèce arbustive et arborescente nécessaire à l'implantation d'une construction ou d'un ouvrage autorisé;

10° la coupe d'espèce arbustive et arborescente nécessaire à l'aménagement d'une ouverture de 5 mètres de largeur donnant accès au plan d'eau aux conditions suivantes :

a) le sentier qui conduit à l'accès doit former un angle maximal de 60 degrés avec la ligne du rivage, sauf dans le cas où il est impossible de respecter cet angle en raison d'un obstacle naturel;

b) au bord du plan d'eau, soit dans les 5 premiers mètres de la ligne des hautes eaux, l'accès peut être aménagé perpendiculairement à la ligne du rivage afin de minimiser l'enlèvement d'espèce arbustive ou arborescente;

c) le sol ne doit pas être mis à nu ou laissé à nu dans l'emprise de l'ouverture après la coupe. L'accès doit être recouvert minimalement d'espèce herbacée.

Si la largeur du terrain, calculée à la ligne des hautes eaux d'une ligne latérale de terrain à l'autre, est inférieure à 10 mètres, la largeur de l'ouverture est réduite à 3 mètres.

11° les semis et la plantation d'espèces herbacées, arbustives ou arborescentes et les travaux nécessaires aux fins de rétablir un couvert végétal permanent et durable;

12° les travaux d'aménagement, de dégagement de la végétation ou d'entretien de la végétation (tonte de gazon, débroussaillage, abattage d'une espèce arbustive ou arborescente) dans une bande de 2 mètres autour d'une construction principale existante ou autorisée par le présent règlement (calculée horizontalement à partir des murs de la construction). Dans le cas d'une construction accessoire existante ou autorisée par le présent règlement, la bande est réduite à 1 mètre. À l'extérieur de ces bandes, la rive doit être conservée à l'état naturel.

76. <u>Dispositions particulières relatives à certains travaux dans une rive</u>

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent chapitre, la démolition d'un mur de soutènement, les stations de pompage, l'aménagement de traverses de cours d'eau ainsi que les chemins y donnant accès et les ouvrages et les travaux de stabilisation végétale ou mécanique tels les perrés, les gabions ou les murs de soutènement sont autorisés dans une rive si les plans les concernant ont été approuvés conformément à l'article 145.19 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) et que le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale de la municipalité en vertu duquel ces plans ont été approuvés comprend minimalement les objectifs et critères suivants :

1° les mesures de mitigation proposées qui visent à minimiser l'apport de sédiments dans le littoral durant la réalisation des travaux et à stabiliser les rives afin d'éviter la création de foyers d'érosion à long terme;

2° dans le cas d'un ouvrage de stabilisation, la démonstration que la pente, la nature du sol et les conditions de terrain ne permettent pas de rétablir la couverture végétale et le caractère naturel de la rive. Dans ce cas, la priorité doit être donnée à la technique la plus susceptible de faciliter l'implantation éventuelle de végétation naturelle;

3° la nécessité de construire un mur de soutènement considérant l'impossibilité d'utiliser une autre méthode de stabilisation ayant un impact moindre sur le milieu riverain ainsi que les caractéristiques physiques et hydrodynamiques du milieu;

4° dans le cas de la construction ou la démolition d'un mur de soutènement, les mesures de mitigation à prendre pour éviter la création de foyers d'érosion;

5° dans le cas de la démolition partielle ou complète d'un mur de soutènement, la démonstration de la nécessité de procéder à la démolition du mur malgré le relâchement des sédiments et la dispersion des matières en suspension;

6° dans le cas d'un ouvrage de stabilisation mécanique, la démonstration que les aménagements projetés permettront une revégétalisation des surfaces par le recouvrement des matériaux inertes avec une végétation herbacée et

arborescente.

Le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale doit également exiger les plans et documents permettant l'atteinte des objectifs et critères du chapitre. Ces plans et documents doivent être préparés par un professionnel compétent en la matière.

Le cas échéant, le fonctionnaire désigné peut également délivrer l'autorisation si la demande d'autorisation est visée par une entente conclue avec la municipalité conformément à un règlement adopté en vertu de l'article 145.21 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) et à la condition que le cadre minimal de l'entente prévoit les mêmes objectifs et critères d'approbation visés au premier alinéa.

77. <u>Bâtiment principal dérogatoire protégé par droits acquis situé dans une rive</u>

Les dispositions suivantes s'appliquent à un bâtiment principal dérogatoire protégé par droits acquis situé dans une rive d'un cours d'eau ou d'un lac:

1° l'agrandissement d'un bâtiment principal utilisé à des fins autres que municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public ou d'une partie de celui-ci est autorisé uniquement dans l'espace où ce bâtiment est érigé conformément à l'article 75 du présent chapitre;

2° malgré le premier paragraphe, l'agrandissement d'un bâtiment principal est autorisé, en hauteur ou dans le prolongement de ses limites latérales et dans le sens opposé à la rive, et ce, même si l'agrandissement empiète dans la norme d'éloignement prévue à l'article 80, et aux conditions suivantes :

a) les dimensions du terrain, la largeur de la rive et les normes relatives aux systèmes autonomes de traitement des eaux usées font en sorte qu'il devient techniquement impossible de réaliser l'agrandissement du bâtiment principal à l'extérieur de la rive;

b) le lotissement a été réalisé avant le 22 octobre 1986 dans le cas d'un lot situé dans l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Est ou dans l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest et avant le 23 février 1984 dans le cas d'un lot situé dans l'arrondissement de Desjardins, ou, si le bâtiment est situé en tout ou en partie à plus de 15 mètres de la ligne des hautes eaux, le lotissement a été réalisé avant le 8 novembre 2010;

c) l'emplacement actuel ou projeté du bâtiment principal sur le terrain n'est pas situé dans une zone de glissements de terrain;

d) une bande minimale de protection de 5 mètres doit obligatoirement être conservée dans son état actuel ou retournée à l'état naturel si elle ne l'était

déjà;

e) les eaux de ruissellement doivent être gérées directement sur le terrain conformément à l'article 95 du présent chapitre, sans égard à la superficie d'agrandissement.

3° la reconstruction ou la réfection d'un bâtiment principal utilisé à des fins autres que municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public et qui a été détruit, est devenu dangereux ou a perdu au moins la moitié de sa valeur à la suite d'un incendie ou de quelque autre cause, ce qui exclut la démolition volontaire, est autorisée aux conditions suivantes :

a) les dimensions du terrain, la largeur de la rive et les normes relatives aux systèmes autonomes de traitement des eaux usées font en sorte qu'il devient techniquement impossible de réaliser la reconstruction ou la réfection du bâtiment principal à l'extérieur de la rive;

b) le lotissement a été réalisé avant le 22 octobre 1986 dans le cas d'un lot situé dans l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Est ou dans l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest et avant le 23 février 1984 dans le cas d'un lot situé dans l'arrondissement de Desjardins, ou, si le bâtiment est situé en tout ou en partie à plus de 15 mètres de la ligne des hautes eaux, le lotissement a été réalisé avant le 8 novembre 2010;

c) l'emplacement actuel ou projeté du bâtiment principal sur le terrain n'est pas situé dans une zone de glissements de terrain visée par le présent Document complémentaire;

d) la reconstruction ou la réfection est autorisée sur le même emplacement si les fondations sont demeurées en place et qu'il est techniquement impossible de reculer le bâtiment et dans la mesure où il n'y a pas un empiétement supplémentaire dans une rive;

e) dans le cas où les travaux nécessitent le remplacement ou la réfection de la fondation, le bâtiment doit être relocalisé le plus loin possible de la ligne des hautes eaux et de la norme d'éloignement prescrite à l'article 80 du présent chapitre;

f) une bande minimale de protection de 5 mètres doit obligatoirement être conservée dans son état actuel ou retournée à l'état naturel si elle ne l'était déjà;

g) les eaux de ruissellement doivent être gérées directement sur le terrain conformément à l'article 95 du présent chapitre, sans égard à la superficie faisant l'objet de la reconstruction.

78. <u>Déplacement d'une construction dérogatoire protégée par droits acquis située dans une rive</u>

Le déplacement d'une construction dérogatoire protégée par droits acquis située dans une rive d'un cours d'eau ou d'un lac est autorisé si ce déplacement n'entraîne pas un empiétement supplémentaire dans une rive et dans la mesure où il est techniquement impossible de se relocaliser à l'extérieur de la rive ou de respecter la norme d'éloignement prescrite à l'article 80 du présent chapitre.

79. <u>Rue dérogatoire protégée par droits acquis située dans la rive</u>

Les dispositions suivantes s'appliquent à une rue dérogatoire protégée par droits acquis située dansla rive d'un cours d'eau ou d'un lac :

1° le prolongement de la rue ou une partie de celle-ci est autorisé uniquement dans l'espace où cette rue est érigée conformément à l'article 75 du présent chapitre;

2° malgré le premier paragraphe, le prolongement de la rue est autorisé pour le raccordement à une autre rue ou pour des raisons de sécurité publique. Dans ces cas, le tracé le plus court, en considérant les contraintes techniques, doit être retenu;

3° un élargissement maximal de 25 % l'emprise est autorisée uniquement pour des raisons de sécurité publique;

4° la reconstruction de la rue est autorisée sur le même emplacement dans la mesure où il est techniquement impossible de reculer la rue et qu'il n'y a pas un empiétement supplémentaire à l'intérieur de la rive.

80. <u>Normes d'éloignement entre certaines constructions, ouvrages ou travaux et un cours d'eau ou un lac</u>

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent chapitre, les constructions, ouvrages et travaux suivants sont autorisés s'ils s'exercent en respectant, par rapport à la ligne des hautes eaux d'un lac ou d'un cours d'eau, la norme d'éloignement suivante :

1°	un bâtiment principal :	25 mètres
2°	une aire de stationnement :	25 mètres
3°	une aire d'entreposage extérieur :	25 mètres
4°	une rue :	75 mètres.

Pour une rue desservie à la fois par un réseau d'aqueduc et un réseau d'égout sanitaire :45 mètres. Toutefois, il est possible de diminuer cette norme à 25 m sur une distance d'au plus 250 mètres dans le cas du parachèvement d'un réseau routier.

81. <u>Bâtiment principal dérogatoire protégé par droits acquis relativement à une norme d'éloignement par rapport à un cours d'eau ou un lac</u>

Les dispositions suivantes s'appliquent à un bâtiment principal dérogatoire protégé par droits acquis relativement à une norme d'éloignement prévue à l'article 80 du présent chapitre :

1° l'agrandissement d'un bâtiment principal ou d'une partie de celui-ci est autorisé uniquement dans l'espace où ce bâtiment est érigé conformément à l'article 80 du présent chapitre;

2° malgré le premier paragraphe, l'agrandissement d'un bâtiment principal est autorisé, en hauteur ou dans le prolongement de ses limites latérales dans la partie du terrain qui n'est pas comprise dans une rive. Pour tout agrandissement, sans égard à la superficie d'agrandissement, les dispositions des articles 95, 96 ou 97 du présent chapitre s'appliquent;

3° la reconstruction ou la réfection d'un bâtiment principal qui a été détruit, est devenu dangereux ou a perdu au moins la moitié de sa valeur à la suite d'un incendie ou de quelque autre cause, ce qui exclut la démolition volontaire, est autorisée sur le même emplacement dans la mesure où les fondations sont demeurées en place, qu'il est techniquement impossible d'augmenter l'éloignement et qu'il n'y a pas un empiétement supplémentaire dans une rive;

4° dans le cas où les travaux nécessitent le remplacement ou la réfection de la fondation, le bâtiment doit être relocalisé le plus loin possible de la ligne des hautes eaux.

82. <u>Déplacement d'un bâtiment principal ou d'une aire de stationnement dérogatoire protégé par droits acquis relativement à une norme d'éloignement par rapport à un cours d'eau</u>

Le déplacement d'un bâtiment principal ou d'une aire de stationnement dérogatoire protégé par droits acquis relativement à une norme d'éloignement prévue à l'article 80 du présent chapitre est autorisé si ce déplacement n'entraîne pas un empiétement supplémentaire à l'intérieur de la norme d'éloignement et dans la mesure où il est techniquement impossible de respecter la norme d'éloignement prescrite.

83. <u>Rue dérogatoire protégée par droits acquis relativement à la norme d'éloignement par rapport à un cours d'eau ou un lac</u>

Les dispositions suivantes s'appliquent à une rue dérogatoire protégée par droits acquis relativement à la norme d'éloignement prévue à l'article 80 du présent chapitre :

1° le prolongement de la rue ou une partie de celle-ci est autorisé uniquement dans l'espace où cette rue est érigée conformément aux à l'article 80 du présent chapitre;

2° malgré le premier paragraphe, le prolongement de la rue est autorisé pour le raccordement à une autre rue ou pour des raisons de sécurité publique. Dans ces cas, le tracé le plus court, en considérant les contraintes techniques, doit être retenu;

3° un élargissement maximal de 25 % l'emprise est autorisée uniquement pour des raisons de sécurité publique;

4° la reconstruction de la rue est autorisée sur le même emplacement dans la mesure où il est techniquement impossible de reculer la rue et que la reconstruction n'entraîne pas un empiétement supplémentaire.

84. <u>Construction, ouvrage et travaux sur le littoral</u>

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent chapitre, seuls les constructions, ouvrages et travaux suivants sont autorisés sur le littoral :

1° les quais et les abris à bateaux sur pilotis, sur pieux ou fabriqués de plateformes flottantes d'une largeur maximale de 6 mètres, soit la largeur maximale calculée à l'endroit où le quai ou l'abri à bateau sont accessibles du terrain. Dans le cas où plusieurs quais ou abris à bateaux sont installés, la largeur maximale s'applique à l'ensemble des quais ou abris à bateaux;

2° l'aménagement, à des fins agricoles, de canaux d'amenée ou de dérivation pour les prélèvements d'eau dans le cas où l'aménagement de ces canaux est assujetti à l'obtention d'une autorisation en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2);

3° les travaux de nettoyage et d'entretien dans les cours d'eau, sans déblaiement, effectués par une autorité municipale conformément aux pouvoirs et devoirs qui lui sont conférés par la loi;

4° les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, publiques ou pour fins d'accès public, s'ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., c. C-61.1), de la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., c. R-13) et de toute autre loi;

5° la démolition des constructions et des ouvrages existants, à l'exclusion des murs de soutènement.

85. <u>Traversée d'un cours d'eau</u>

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent chapitre, la traversée d'un cours d'eau par un véhicule à moteur est autorisée en présence d'un aménagement permettant que la traversée s'effectue sans contact avec le littoral.

86. <u>Dispositions particulières relatives à certaines constructions, ouvrages et travaux sur le littoral</u>

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent règlement, la démolition d'un mur de soutènement, les prises d'eau, l'empiétement sur le littoral nécessaire à la réalisation des travaux autorisés dans une rive et l'aménagement de traverses de cours d'eau ainsi que les chemins y donnant accès sont autorisés sur le littoral si les plans les concernant ont été approuvés conformément à l'article 145.19 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) et que le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale de la municipalité en vertu duquel ces plans ont été approuvés comprend minimalement les objectifs et critères suivants :

1° les mesures de mitigation proposées qui visent à minimiser l'apport de sédiments dans le littoral et à contenir la turbidité de l'eau dans une enceinte fermée;

2° dans le cas d'un empiétement sur le littoral nécessaire à la réalisation des travaux autorisés dans une rive, l'empiétement est minimisé considérant la topographie et la physiologie du terrain, notamment dans le cas d'un empiétement permanent;

3° dans le cas de la démolition complète ou partielle d'un mur de soutènement, les mesures de mitigation à prendre pour éviter la création de foyers d'érosion et la démonstration de la nécessité de procéder à la démolition du mur malgré le relâchement des sédiments et la dispersion des matières en suspension.

Le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale doit également exiger les plans et documents permettant l'atteinte des objectifs et critères du règlement. Ces plans et documents doivent être préparés par un professionnel compétent en la matière.

Le cas échéant, le fonctionnaire désigné peut également délivrer l'autorisation si la demande d'autorisation est visée par une entente conclue avec la municipalité conformément à un règlement adopté en vertu de l'article 145.21 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) et à la condition que le cadre minimal de l'entente prévoit les mêmes objectifs et critères d'approbation visés au premier alinéa.

87. **<u>Construction, ouvrages et travaux dans la zone de faible courant d'une plaine inondable</u>**

Pour les fins d'application du présent règlement, les plaines inondables sont identifiées à l'article 6 du présent *Document complémentaire*.

Sous réserve de toute autre disposition applicable, toute construction et tout ouvrage sont autorisés dans la zone de faible courant d'une plaine inondable, à condition que ces derniers soient immunisés conformément aux règles d'immunisation énoncées à l'article 11 du présent *Document complémentaire*.

Toute intervention ainsi autorisée doit être réalisée en dehors des périodes de crue, sauf la récolte agricole et les travaux de réparation d'ouvrages autorisés qui ne peuvent attendre.

88. **<u>Construction, ouvrages et travaux dans la zone de grand courant d'une plaine inondable</u>**

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent chapitre, seuls les constructions, ouvrages et travaux suivants sont autorisés dans la zone de grand courant d'une plaine inondable, ainsi que dans les plaines inondables identifiées sans que ne soient distinguées les zones de grand courant de celles de faible courant :

1° les installations souterraines linéaires de services d'utilité publique telles que les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques ainsi que les conduites d'aqueduc et d'égout ne comportant aucune entrée de service pour des constructions ou ouvrages situés dans la zone inondable de grand courant;

2° la construction de réseaux d'aqueduc ou d'égout souterrains dans les secteurs déjà construits, mais non pourvus de ces services afin de raccorder uniquement les constructions et ouvrages déjà existants;

3° les systèmes autonomes de traitement des eaux usées destinés à des constructions ou des ouvrages existants conformes au Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (R.R.Q., c.Q-2, r.22);

4° l'amélioration ou le remplacement d'un puits d'une résidence ou d'un établissement existant par un puits tubulaire, construit de façon à éliminer les risques de contamination par scellement de l'espace annulaire par des matériaux étanches et de façon durable ainsi qu'à éviter la submersion;

5° un ouvrage à aire ouverte, à des fins récréatives, autre qu'un terrain de golf, réalisable sans remblai ni déblai;

6° les aménagements fauniques ne nécessitant pas de remblai et ceux qui en nécessitent, mais dans ce dernier cas, seulement s'ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q.,

c. Q-2), de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., c. C-61.1) et le Règlement sur les habitats fauniques (L.R.Q., c. C-61.1, r.18) qui en découle;

7° les travaux de drainage des terres;

8° les activités agricoles réalisées sans remblai ni déblai;

9° les travaux qui sont destinés à maintenir en bon état les terrains, à entretenir, à réparer, à moderniser ou à démolir les constructions et ouvrages existants, à la condition que ces travaux n'augmentent pas la superficie de la propriété exposée aux inondations. Les travaux majeurs à une construction ou à un ouvrage devront entraîner l'immunisation de l'ensemble de celle-ci ou de celui-ci conformément aux règles d'immunisation énoncées à l'article 11 du présent *Document complémentaire*.

Les interventions autorisées en vertu de l'alinéa précédent doivent être réalisées en dehors des périodes de crue, sauf la récolte agricole.

89. **<u>Construction dérogatoire protégée par droits acquis dans la zone de grand courant d'une plaine inondable</u>**

L'agrandissement d'une construction dérogatoire protégée par droits acquis ou d'une partie de celle-ci est autorisé uniquement sans augmentation de la superficie de la construction exposée aux inondations.

90. **<u>Rue dérogatoire protégée par droits acquis dans la zone de grand courant d'une plaine inondable</u>**

Les dispositions suivantes s'appliquent à une rue dérogatoire protégée par droits acquis située dans la zone de grand courant d'une plaine inondable :

1° le prolongement de la rue est autorisé uniquement à l'extérieur de la zone de grand courant d'une plaine inondable;

2° les travaux de modernisation ou de reconstruction d'une infrastructure liée à une voie de circulation publique sont autorisés. Toutefois, la superficie de l'ouvrage exposée aux inondations pourra être augmentée jusqu'à un maximum de 25 % pour des raisons de sécurité publique ou pour rendre cette rue conforme aux normes applicables. Dans tous les cas, les travaux majeurs à une construction ou à un ouvrage devront entraîner l'immunisation de l'ensemble de celle-ci ou de celui-ci;

3° les projets d'élargissement, de rehaussement, d'entrée et de sortie de contournement et de réalignement dans l'axe actuel de la rue existante ainsi que

les rues traversant des plans d'eau et leurs accès sont permis dans la mesure où le projet est déclaré conforme à la règlementation municipale.

91. **<u>Abattage d'une espèce arbustive ou arborescente</u>**

L'abattage d'une espèce arbustive ou arborescente est autorisé dans l'un ou l'autre des cas suivants :

1° l'arbre ou l'arbuste est mort ou atteint d'une maladie incurable;

2° l'arbre ou l'arbuste est dangereux pour la sécurité des personnes;

3° l'arbre ou l'arbuste est une nuisance pour la croissance et le bien-être des arbres ou arbustes voisins;

4° l'arbre ou l'arbuste cause des dommages à la propriété;

5° l'arbre ou l'arbuste doit être abattu pour effectuer des travaux publics.

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent règlement, l'abattage d'une espèce arbustive ou arborescente est toutefois autorisé dans l'un ou l'autre des cas suivants :

1° l'arbre ou l'arbuste fait partie de l'aire à déboiser. L'aire à déboiser comprend l'espace nécessaire pour l'implantation des constructions autorisées et dans une bande de 5 mètres autour d'une construction principale ou dans une bande de 2 mètres autour d'une construction accessoire (la bande est calculée horizontalement à partir des murs de la construction).

Malgré ce qui précède, l'abattage est uniquement autorisé si l'intervention est conforme aux mesures de conservation de la surface arbustive ou arborescente ou de plantation d'espèces arbustives ou arborescentes prescrites à l'article 92 du présent chapitre.

2° l'arbre ou l'arbuste est situé dans une bande de 2 mètres autour d'une construction principale existante ou dans une bande de 1 mètre autour d'une construction accessoire existante. La bande est calculée horizontalement à partir des murs de la construction.

3° l'arbre ou l'arbuste fait partie d'une surface arbustive ou arborescente devant être conservée en vertu de l'article 92 du présent chapitre, mais n'est pas viable.

Malgré ce qui précède, l'abattage est uniquement autorisé si l'intervention est conforme aux mesures de plantation d'espèces arbustives ou arborescentes prescrites à l'article 92 du présent chapitre.

92. <u>Conservation de la surface arbustive ou arborescente ou plantation d'espèces arbustives ou arborescentes</u>

Nonobstant toute autre disposition du présent chapitre, à l'exception de l'article 91 alinéa 1 du présent chapitre, sur tout terrain visé par une demande de permis, une surface arbustive et arborescente minimale équivalente au pourcentage déterminé par les formules ci-dessous doit être conservée en tout temps sur le terrain dès la fin des travaux :

1° Pour un usage résidentiel de 1 à 3 logements et jusqu'à concurrence de 70 % :

Superficie totale du terrain X 0,0133

2° Pour un immeuble résidentiel de 4 logements et plus, un usage commercial autre que ceux avec entreposage extérieur et contraintes, un usage institutionnel ou public ou un projet intégré, et ce, jusqu'à concurrence de 35 % :

Superficie totale du terrain X 0,00665

Pour un immeuble résidentiel de 4 logements et plus ou un projet intégré, la surface arbustive et arborescente minimale doit être calculée pour le terrain en entier. Pour un usage commercial autre que ceux avec entreposage extérieur et contraintes, un usage institutionnel ou public, la surface arbustive et arborescente minimale doit être calculée pour chacun des terrains.

Cette surface arbustive et arborescente minimale peut inclure la superficie végétalisée d'une toiture (toit vert), lorsqu'il est démontré qu'il est impossible de maintenir le pourcentage exigé considérant les activités inhérentes à l'usage projeté du terrain. La superficie d'une telle toiture ne peut représenter plus du quart (25 %) du pourcentage de la superficie totale du terrain devant être conservée.

Toutefois, lorsqu'il est démontré qu'il est impossible de respecter la superficie devant être conservée en vertu du premier alinéa ou que la superficie pouvant être conservée n'est pas viable, un nombre d'arbres et d'arbustes minimal doit être présent en tout temps sur le terrain dès la fin des travaux :

1° Pour un terrain ayant une superficie de moins de 500 m², un minimum de 1 arbre et 2 arbustes doivent être recensés sur le terrain;

2° Pour un terrain ayant une superficie de 500 à 999 m² :

a) usage résidentiel de 1 à 3 logements : un minimum de 2 arbres et 3 arbustes doivent être recensés sur le terrain;

b) immeuble résidentiel de 4 logements et plus, usage commercial autre que ceux avec entreposage extérieur et contraintes, usage institutionnel ou public

ou un projet intégré : un minimum de 1 arbre et 3 arbustes doivent être recensés sur le terrain.

3° Pour un terrain ayant une superficie de 1 000 à 1 499 m² :

a) usage résidentiel de 1 à 3 logements : un minimum de 3 arbres et 5 arbustes doivent être recensés sur le terrain;

b) immeuble résidentiel de 4 logements et plus, usage commercial autre que ceux avec entreposage extérieur et contraintes, usage institutionnel ou public ou un projet intégré : un minimum de 2 arbres et 3 arbustes doivent être recensés sur le terrain.

4° Pour un terrain ayant une superficie de 1 500 à 2 999 m² :

a) usage résidentiel de 1 à 3 logements : un minimum de 7 arbres et 9 arbustes doivent être recensés sur le terrain;

b) immeuble résidentiel de 4 logements et plus, usage commercial autre que ceux avec entreposage extérieur et contraintes, usage institutionnel ou public ou un projet intégré : un minimum de 3 arbres et 5 arbustes doivent être recensés sur le terrain.

5° Pour un terrain ayant une superficie de 3 000 à 4 999 m² :

a) usage résidentiel de 1 à 3 logements : un minimum de 9 arbres et 12 arbustes doivent être recensés sur le terrain;

b) immeuble résidentiel de 4 logements et plus, usage commercial autre que ceux avec entreposage extérieur et contraintes, usage institutionnel ou public ou un projet intégré : un minimum de 5 arbres et 7 arbustes doivent être recensés sur le terrain.

6° Pour un terrain ayant une superficie de 5 000 m² et plus :

a) usage résidentiel de 1 à 3 logements : un minimum de 20 arbres et 20 arbustes doivent être recensés sur le terrain;

b) immeuble résidentiel de 4 logements et plus, usage commercial autre que ceux avec entreposage extérieur et contraintes, usage institutionnel ou public ou un projet intégré : un minimum de 10 arbres et 10 arbustes doivent être recensés sur le terrain.

Pour un usage industriel ou un usage commercial avec entreposage extérieur et contraintes, une surface arbustive et arborescente minimale déterminée par la formule ci-dessous doit être présente en tout temps sur le terrain dès la fin des travaux :

1 arbre et 2 arbustes pour chaque 15 mètres de ligne de lot (périmètre du lot)

Les espèces arbustives ou arborescentes à planter sur le terrain doivent satisfaire aux exigences suivantes :

1° Le calibre d'un arbre feuillu doit minimalement être d'une hauteur de 125 cm mesurée entre le collet et l'extrémité supérieure des branches;

2° Le calibre d'un arbre résineux doit minimalement être d'une hauteur de 80 cm mesurée entre le collet et l'extrémité supérieure des branches;

3° Le calibre d'un arbuste doit minimalement être d'une hauteur de 40 cm mesurée entre le collet et l'extrémité supérieure des branches;

4° La plantation doit être favorisée dans les rives et les bandes de protection qui ne sont pas boisées;

5° Tous les végétaux doivent être en place dans un délai maximal de 12 mois à la date d'échéance du permis.

93. Abattage d'arbres dans le cadre d'un prélèvement de matière ligneuse

À l'intérieur du territoire d'application du présent chapitre, l'abattage d'arbres dans le cadre d'un prélèvement de matière ligneuse est prohibé, sauf à l'intérieur de la zone agricole délimitée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

94. Enlèvement d'espèces envahissantes

Nonobstant toute autre disposition du présent règlement, l'enlèvement de l'herbe à poux, de l'herbe à puces, de la renouée du Japon et de la berce du Caucase.

95. Gestion des eaux de ruissellement pour la construction d'un bâtiment de 25 mètres carrés et plus

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent règlement, la construction d'un bâtiment qui n'est pas un immeuble résidentiel de 4 logements et plus, un usage commercial, institutionnel, public ou industriel ou qui n'est pas réalisé dans le cadre d'un projet intégré, dont la superficie d'implantation au sol est de 25 mètres carrés et plus, incluant tout agrandissement d'un bâtiment existant qui a pour effet de porter la superficie d'implantation au sol de ce bâtiment à 25 mètres carrés et plus, est autorisée uniquement si les eaux de ruissellement s'écoulant sur le terrain sont gérées directement sur le terrain, et ce, de la manière suivante :

1° aucune sortie de gouttière du toit n'est branchée au réseau d'égout pluvial desservant la rue;

2° les eaux sont dirigées vers un ou plusieurs ouvrages d'infiltration, dont la localisation est déterminée par le ou les axes d'écoulement des eaux sur le terrain;

3° la superficie minimale d'un ou des ouvrages d'infiltration, à l'exception d'un puits percolant, correspond à 1,6 m² par chaque 100 m² de superficie imperméable sur le terrain. Cette superficie obtenue peut être scindée à l'intérieur d'un ou plusieurs ouvrages d'infiltration;

4° tout ouvrage d'infiltration est prohibé au-dessus d'un système autonome de traitement des eaux usées;

5° si les eaux de pluie sont dirigées vers un ou plusieurs puits percolants, les normes d'aménagement suivantes doivent également être respectées :

a) la profondeur minimale du puits percolant est de 1 mètre;

b) la surface minimale du fond du puits percolant doit être de 2 mètres carrés;

c) le fond du puits percolant doit se situer au-dessus de la nappe phréatique;

d) l'intérieur du puits percolant doit être composé de gravier 50 mm nets;

e) le trop-plein du puits percolant doit être situé à une distance d'au moins 2 mètresd'une ligne de terrain ou d'un bâtiment;

f) une membrane géotextile doit recouvrir le puits percolant et cette membrane doit être recouverte de terre végétale d'une épaisseur maximale de 0,8 mètre;

g) l'aménagement d'un puits percolant est prohibé sur un sol argileux.

En plus de tous plans et documents exigés en vertu de toute règlementation applicable lors d'une demande d'autorisation visant la construction d'un bâtiment dont la superficie d'implantation au sol est de 25 mètres carrés et plus, incluant tout agrandissement d'un bâtiment existant qui a pour effet de porter la superficie d'implantation au sol de ce bâtiment à 25 mètres carrés et plus, le requérant doit déposer un plan de gestion des eaux pluviales préparé par un professionnel compétent en la matière démontrant le respect des dispositions prévues au premier alinéa ainsi qu'un plan identifiant les mesures de contrôle de la sédimentation qui seront installées avant le début des travaux et pendant toute la période des travaux.

96. <u>Gestion des eaux de ruissellement pour les immeubles résidentiels de 4 logements et plus, les bâtiments réalisés dans le cadre d'usages commerciaux (autres que ceux avec entreposage extérieur et contraintes), d'usages institutionnels ou publics ou de projets intégrés</u>

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent chapitre, la construction et l'agrandissement d'un immeuble résidentiel de 4 logements et plus, d'un bâtiment réalisé dans le cadre d'un usage commercial (autre que ceux avec

entreposage extérieur et contraintes), d'un usage institutionnel ou public ou d'un projet intégré, est autorisée uniquement si les eaux de ruissellement s'écoulant sur le terrain sont gérées directement sur le terrain. Cette gestion peut être effectuée pour chacun des bâtiments présents sur le terrain ou de façon globale pour le terrain en entier, et ce, de la manière suivante :

1° un minimum de 0,006 mètre, soit la quantité de précipitation correspondant à 50 % des épisodes de pluie, doit être capté et infiltré sur le terrain visé;

2° un ou des ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport des eaux pluviales doivent être conçus et aménagés pour gérer les débits de rejet au milieu récepteur en fonction des superficies de terrain et des récurrences suivantes :

a) Pour un terrain ayant une superficie de 1 200 à 19 999 m², seules les pluies de récurrence 100 ans doivent être gérées;

b) Pour un terrain ayant une superficie de 20 000 m² et plus, les pluies de récurrence 1, 10 et 100 ans doivent être gérées.

Aux fins de l'application du présent paragraphe, les valeurs considérées sont déterminées selon l'une des possibilités suivantes :

a) les valeurs de débit pour les récurrences de pluie de 1 événement 1 fois dans 1 an, 1 événement 1 fois dans 10 ans et 1 événement 1 fois dans 100 ans aux valeurs de débit qui prévalaient avant le projet;

b) les valeurs fixes suivantes :

- Une pluie de récurrence 1 an génère un débit de 4 litres/seconde/hectare;
- Une pluie de récurrence 10 ans génère un débit de 15 litres/seconde/hectare;
- Une pluie de récurrence 100 ans génère un débit de 50 litres/seconde/hectare.

3° aucune sortie de gouttière du toit n'est branchée au réseau d'égout pluvial desservant la rue;

4° l'aménagement d'un ouvrage d'infiltration doit être réalisé suivant les critères suivants :

a) aucun ouvrage d'infiltration n'est installé au-dessus d'un système autonome de traitement des eaux usées;

b) les matériaux utilisés doivent avoir une porosité suffisante pour contenir les volumes prévus et doivent être propres pour éviter tout colmatage prématuré;

c) l'entretien de l'ouvrage d'infiltration doit être réalisé annuellement et consiste à ramasser les déchets ou les débris de végétaux qui obstruent sa surface.

5° l'aménagement d'un puits percolant doit également être réalisé suivant les critères suivants :

a) la profondeur minimale du puits percolant est de 1 mètre;

b) la surface minimale du fond du puits percolant doit être de 2 mètres carrés;

c) le fond du puits percolant doit se situer au-dessus de la nappe phréatique;

d) l'intérieur du puits percolant doit être composé de gravier 50 mm nets;

e) le trop-plein du puits percolant doit être situé à une distance d'au moins 2 mètres d'une ligne de terrain ou d'un bâtiment;

f) une membrane géotextile doit recouvrir le puits percolant et cette membrane doitêtre recouverte de terre végétale d'une épaisseur maximale de 0,8 mètre;

g) l'aménagement d'un puits percolant est prohibé sur un sol argileux.

En plus de tous plans et documents exigés en vertu de toute règlementation applicable lors d'une demande d'autorisation visant la construction ou l'agrandissement d'un immeuble résidentiel de 4 logements et plus, d'un bâtiment réalisé dans le cadre d'un usage commercial autre que ceux avec entreposage extérieur et contraintes, d'un usage institutionnel ou public ou d'un projet intégré, le requérant doit déposer minimalement les plans et documents suivants qui doivent être préparés par un professionnel compétent en la matière :

1° un plan de gestion des eaux pluviales, les ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport projetés indiquant notamment;

a) le type de sol, déterminé par un professionnel compétent en la matière ou un laboratoire accrédité;

b) la localisation des ouvrages de gestion des eaux pluviales;

c) les superficies des surfaces imperméables;

d) le ou les axes d'écoulement des eaux sur le terrain (direction des pentes) ;

e) la superficie des ouvrages d'infiltration;

f) la localisation du puits percolant sur le terrain, le cas échéant, et du trop-plein.

2° l'inventaire du réseau hydrographique présent sur le terrain, incluant les rives applicables.

97. <u>Gestion des eaux de ruissellement pour les usages industriels ainsi que les usages commerciaux avec entreposage extérieur et contraintes</u>

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent chapitre, à l'exception de l'article 96 du présent chapitre, un usage industriel ou un usage commercial ayant des incidences élevées sur le milieu, est autorisé si les eaux de ruissellement s'écoulant sur le terrain sont gérées de la manière suivante :

1° les eaux non contaminées doivent être gérées directement sur le terrain avec un minimum de 6 mm devant être capté et infiltré sur le terrain;

2° les eaux contaminées doivent être gérées par des mesures permettant la décantation et/ou la sédimentation et viser la réduction d'au moins 80 % des matières en suspension des eaux de ruissellement.

En plus de tous plans et documents exigés en vertu de toute règlementation applicable lors d'une demande d'autorisation visant la construction d'un bâtiment industriel ou commercial avec entreposage extérieur et contraintes, le requérant doit déposer un plan de gestion des eaux pluviales préparé par un professionnel compétent en la matière démontrant le respect des dispositions prévues au premier alinéa.

98. <u>Aire de stationnement d'une superficie de 150 mètres carrés et plus</u>

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent chapitre, une aire de stationnement d'une superficie de 150 mètres carrés et plus est autorisée uniquement si des ouvrages de gestion des eaux pluviales rencontrent les exigences suivantes:

1° un minimum de 0,006 mètre, soit la quantité de précipitation correspondant à 50 % des épisodes de pluie, est capté et infiltré sur le terrain visé;

2° un ou des ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport des eaux pluviales sont conçus et aménagés pour gérer les débits de rejet au milieu récepteur en fonction des superficies de terrain et des récurrences suivantes :

a) pour un terrain ayant une superficie de 1 200 à 19 999 m², seules les pluies de récurrence 100 ans doivent être gérées;

b) pour un terrain ayant une superficie de 20 000 m² et plus, les pluies de récurrence 1, 10 et 100 ans doivent être gérées.

Aux fins de l'application du présent paragraphe, les valeurs considérées sont déterminées selon l'une des possibilités suivantes :

a) les valeurs de débit pour les récurrences de pluie de 1 événement 1 fois dans 1 an, 1 événement 1 fois dans 10 ans et 1 événement 1 fois dans 100 ans aux valeurs de débit qui prévalaient avant le projet;

b) les valeurs fixes suivantes :

- Une pluie de récurrence 1 an génère un débit de 4 litres/seconde/hectare;
- Une pluie de récurrence 10 ans génère un débit de 15 litres/seconde/hectare;
- Une pluie de récurrence 100 ans génère un débit de 50 litres/seconde/hectare.

3° les ouvrages tiennent compte du volume à filtrer, des axes d'écoulement, de la nature du terrain et de la sensibilité du milieu récepteur;

4° dans le cas de la création d'îlots de végétation, ceux-ci doivent comporter des espèces arborescentes adaptées aux conditions du site.

Les plans et documents accompagnant la demande doivent être préparés par un professionnel compétent en la matière et comprendre un plan de gestion des eaux pluviales présentant les ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport des eaux pluviales prévus au paragraphe 2 du premier alinéa.

Le cas échéant, le fonctionnaire désigné peut également délivrer l'autorisation si la demande d'autorisation est visée par une entente conclue avec la municipalité conformément à un règlement adopté en vertu de l'article 145.21 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) et à la condition que le cadre minimal de l'entente prévoit les mêmes objectifs et critères d'approbation visés au premier alinéa.

99. <u>Construction d'une rue</u>

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent chapitre, la construction d'une rue, en excluant les travaux de réfection ou de remplacement de la couche d'usure de pavage, des bordures ou des trottoirs, est autorisée uniquement si des ouvrages de gestion des eaux pluviales rencontrent les exigences suivantes :

1° les ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport des eaux pluviales sont conçus de manière à respecter la capacité de support du milieu récepteur et éviter l'érosion des berges lors de leur rejet au cours d'eau ou au lac;

2° un ou des ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport des eaux pluviales sont conçus et aménagés pour gérer les débits de rejet au milieu récepteur en fonction des récurrences de pluie une fois dans 1, 10 et 100 ans.

Aux fins de l'application du présent paragraphe, les valeurs considérées sont déterminées selon l'une des possibilités suivantes :

a) les valeurs de débit pour les récurrences de pluie de 1 événement 1 fois dans 1an, 1 événement 1 fois dans 10 ans et 1 événement 1 fois dans 100

ans aux valeurs de débit qui prévalaient avant le projet;

b) les valeurs fixes suivantes :

- Une pluie de récurrence 1 an génère un débit de 4 litres/seconde/hectare;
- Une pluie de récurrence 10 ans génère un débit de 15 litres/seconde/hectare;
- Une pluie de récurrence 100 ans génère un débit de 50 litres/seconde/hectare.

3° le choix du ou des types d'ouvrages de rétention des eaux pluviales retenu (bassins de rétention de surface, des bassins de rétention souterrains ou des ouvrages de contrôle du débit, etc.) en fonction des conditions propres au site telle que la topographie ou la nature du sol;

L'autorisation prévue au premier alinéa vise les rues publiques de même que les rues privées réalisées dans le cadre d'un projet intégré. Dans le cas d'une rue privée, une opération cadastrale n'est pas exigée.

Dans le cas de travaux de réfection ou remplacement de la structure de la chaussée ou des infrastructures souterraines, les dispositions incluses aux paragraphes précédents ne s'appliquent pas dans la mesure où le requérant fournit un rapport d'ingénieur qui démontre qu'il est impossible d'améliorer de quelque façon que ce soit la situation qui prévalait avant la demande d'autorisation ou d'intégrer avec bénéfice pour l'environnement des ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport considérant les contraintes techniques.

Les plans et documents doivent être préparés par un professionnel compétent en la matière et comprendre un plan de gestion des eaux pluviales présentant les ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport prévus au paragraphe 2 du premier alinéa.

De plus, ce plan doit fournir les informations nécessaires pour l'évaluation des débits rejetés selon la capacité de support du réseau hydrographique, l'évaluation de l'impact environnemental, de l'efficacité et de la justification des mesures proposées pour réduire les effets néfastes des eaux pluviales sur la qualité des eaux du réseau hydrographique. Le plan doit comprendre :

1° la localisation des infrastructures présentes et projetées du site;

2° la topographie existante et projetée du site;

3° l'hydrographie et l'hydrologie du site, du sous-bassin de drainage et des cours d'eau récepteurs;

4° la description et la délimitation des axes d'écoulement projetés des eaux pluviales, les cours d'eau, les milieux humides et les lacs à proximité ou sur le site dans lesquels les eaux pluviales seront rejetées;

5° la délimitation des zones inondables 1-100 ans, le cas échéant;

6° l'estimation de l'élévation de la nappe phréatique en période de crue dans les zones prévues pour la rétention et l'infiltration des eaux pluviales;

7° pour les axes d'écoulement projetés des eaux pluviales, la description des unités végétales, existantes et projetées, ainsi que leur coefficient d'infiltration;

8° une carte des limites du bassin versant existant et projeté, des surfaces de drainage et des axes d'écoulement, incluant les égouts pluviaux municipaux;

9° une carte des limites du bassin versant existant et projeté, des surfaces de drainage et des axes d'écoulement, incluant les égouts pluviaux;

10° une carte et description des ouvrages proposés pour la gestion des eaux pluviales, incluant :

a) la localisation, les coupes et profils des cours d'eau et la méthode de stabilisation des berges, le cas échéant;

b) les mesures et ouvrages permettant la rétention et l'infiltration des eaux;

c) les mesures de protection de la qualité de l'eau;

d) les détails de construction de tous les ouvrages de gestion des eaux pluviales;

e) les notes sur les plans spécifiant les matériaux utilisés, les détails de construction et l'hydrologie projetée du système avec calcul à l'appui;

f) la localisation des bâtiments et autres constructions, les surfaces imperméables et les équipements de drainage, le cas échéant.

11° les calculs hydrologiques et hydrauliques de conception pour le développement actuel et projeté devront inclure :

a) la description de la récurrence, de l'intensité et la durée des pluies utilisées pour la conception des ouvrages;

b) le temps de concentration;

c) la courbe des coefficients de ruissellement basée sur la nature des sols du site;

d) les crues de pointe et les volumes de pointe pour chacun des bassins versants touchés;

e) l'information sur les mesures de construction utilisées pour maintenir la capacité d'infiltration des sols dans les zones où l'infiltration est proposée;

f) le dimensionnement des ponceaux;

g) les vitesses d'écoulement des eaux pluviales.

12°l'analyse des effets en aval des travaux, si jugée nécessaire;

13°l'information concernant les sols à partir de tranchées d'exploration dans les zones proposées pour l'aménagement des ouvrages de rétention (et d'infiltration, le cas échéant) des eaux pluviales, incluant la hauteur de la nappe phréatique et du roc, la description des types de sols, etc. ;

14°le plan de revégétalisation des zones remaniées.

Le cas échéant, le fonctionnaire désigné peut également délivrer l'autorisation si la demande d'autorisation est visée par une entente conclue avec la municipalité conformément à un règlement adopté en vertu de l'article 145.21 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) et à la condition que le cadre minimal de l'entente prévoit les mêmes objectifs et critères d'approbation visés au premier alinéa.

100.<u>Construction d'une rue desservie par un réseau d'égout pluvial ouvert ou une allée de circulation de 100 mètres linéaires et plus</u>

Sous réserve de toute autre disposition applicable du présent chapitre, la construction d'une rue desservie par un réseau d'égout pluvial ouvert ou d'une allée de circulation de 100 mètres linéaires et plus, en excluant les travaux de réfection ou de remplacement de la couche d'usure de pavage, des bordures ou des trottoirs, est autorisée uniquement si des ouvrages de gestion des eaux pluviales permettent de répondre aux exigences suivantes :

1° un minimum de 0,006 mètre, soit la quantité de précipitation correspondant à 50 % des épisodes de pluie, est capté et infiltré sur le terrain visé;

2° un ou des ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport des eaux pluviales sont conçus et aménagés pour gérer les débits de rejet au milieu récepteur en fonction des récurrences de pluie une fois dans 1, 10 et 100 ans.

Aux fins de l'application du présent paragraphe, les valeurs considérées sont déterminées selon l'une des possibilités suivantes :

a) les valeurs de débit pour les récurrences de pluie de 1 événement 1 fois dans 1 an, 1 événement 1 fois dans 10 ans et 1 événement 1 fois dans 100 ans aux valeurs de débit qui prévalaient avant le projet;

b) les valeurs fixes suivantes :

- Une pluie de récurrence 1 an génère un débit de 4 litres/seconde/hectare;

- Une pluie de récurrence 10 ans génère un débit de 15 litres/seconde/hectare;
- Une pluie de récurrence 100 ans génère un débit de 50 litres/seconde/hectare.

3° l'aménagement des fossés doit être réalisé de façon à empêcher le ravinage et l'affouillement des talus (accotements) ainsi que l'érosion de leur surface. Les fossés devront être conçus selon les dispositions suivantes :

a) les portions de fossés nettoyées et mises à nu doivent être ensemencées (herbacées résistantes aux inondations fréquentes) et recouvertes de paillis à la fin de chaque journée de travail;

b) les fossés doivent être construits avec des pentes de talus plus douces que 2H 1V;

c) immédiatement après leur mise en forme finale, les surfaces doivent être recouvertes de végétation ou de pierres, selon les critères suivants :

- lorsque la pente longitudinale du fossé est inférieure à 5 %, le fond des fossés de chemin devra être stabilisé et revégétalisé à l'aide de semence d'herbacées immédiatement après sa mise en forme finale. La végétation herbacée devra être établie, stabiliser adéquatement le sol et recouvrir 100 % de la surface du talus, au maximum 12 mois après la mise en forme finale. La technique de revégétalisation retenue doit être l'ensemencement à la volée recouvert d'un paillis, l'hydroensemencement ou l'installation de tourbe en rouleaux;
- lorsque la pente longitudinale du fossé est supérieure à 5 %, le fond des fossés devra être recouvert d'une couche de pierres concassées (calibre de 100 à 150 mm) sur une épaisseur minimale de 200 millimètres sur toute la largeur et la hauteur du fossé;
- lorsque la pente longitudinale du fossé est supérieure à 10 %, le fond des fossés devra être recouvert d'une couche de pierres concassées (calibre de 100 à 150 millimètres) sur une épaisseur de 200 millimètres sur toute la largeur et hauteur du fossé. De plus, des digues de rétention en pierres concassées (calibre de 100 à 200 millimètres) doivent être aménagées dans le fossé à des distances d'au plus 100 mètres entre elles.

4° l'aménagement de bassins de sédimentation dans les fossés répartis tout au long du parcours, à des distances d'au plus 150 mètres entre eux, afin de favoriser la rétention des eaux et des sédiments, de la source jusqu'à son rejet dans le cours d'eau. Le bassin doit être vidangé lorsqu'il est rempli au ¾ de sa capacité;

5° la stabilisation des têtes des ponceaux, selon les dispositions suivantes :

a) les pentes aux extrémités des ponceaux doivent être stabilisées et comporter une pente de repos stable (minimum 2 H :1 V) de façon à protéger les accotements et l'assiette du chemin contre l'affouillement et l'érosion;

b) la stabilisation des extrémités du ponceau peut se faire à l'aide de pierres angulaires (100 à 150 mm) ou avec de la tourbe en rouleau.

L'autorisation prévue au premier alinéa vise les rues publiques de même que les rues privées réalisées dans le cadre d'un projet intégré. Dans le cas d'une rue privée, une opération cadastrale n'est pas exigée.

Dans le cas de travaux de réfection ou remplacement de la structure de la chaussée ou des infrastructures souterraines ou du réseau d'égout pluvial ouvert, les dispositions incluses aux paragraphes précédents ne s'appliquent pas dans la mesure où le requérant fournit un rapport d'ingénieur qui démontre qu'il est impossible d'améliorer de quelque façon que ce soit la situation qui prévalait avant la demande d'autorisation ou d'intégrer avec bénéfice pour l'environnement des ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport considérant les contraintes techniques.

Les plans et documents doivent être préparés par un professionnel compétent en la matière et comprendre un plan de gestion des eaux pluviales présentant les ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport prévus au paragraphe 2 du premier alinéa.

Le cas échéant, le fonctionnaire désigné peut également délivrer l'autorisation si la demande d'autorisation est visée par une entente conclue avec la municipalité conformément à un règlement adopté en vertu de l'article 145.21 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) et à la condition que le cadre minimal de l'entente prévoit les mêmes objectifs et critères d'approbation visés au premier alinéa,

101. <u>Construction d'une rue desservie par un réseau d'égout pluvial fermé</u>

Sous réserve de toute autre disposition du présent chapitre, la construction d'une rue desservie par un réseau d'égout pluvial fermé, en excluant les travaux de réfection ou de remplacement de la couche d'usure de pavage, des bordures ou des trottoirs, est autorisée uniquement si des ouvrages de gestion des eaux pluviales permettent de répondre aux exigences suivantes :

1° un minimum de 0,006 mètre, soit la quantité de précipitation correspondant à 50 % des épisodes de pluie, est capté et infiltré sur le terrain visé;

2° un ou des ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport des eaux pluviales sont conçus et aménagés pour gérer les débits de rejet au milieu récepteur en fonction des récurrences de pluie une fois dans 1, 10 et 100 ans.

Aux fins de l'application du présent paragraphe, les valeurs considérées sont déterminées selon l'une des possibilités suivantes :

a) les valeurs de débit pour les récurrences de pluie de 1 événement 1 fois dans 1an, 1 événement 1 fois dans 10 ans et 1 événement 1 fois dans 100 ans aux valeurs de débit qui prévalaient avant le projet;

b) les valeurs fixes suivantes :

- Une pluie de récurrence 1 an génère un débit de 4 litres/seconde/hectare;
- Une pluie de récurrence 10 ans génère un débit de 15 litres/seconde/hectare;
- Une pluie de récurrence 100 ans génère un débit de 50 litres/seconde/hectare.

3° une aire de biorétention correspondant à une dépression végétalisée favorisant l'infiltration et la filtration de l'eau de pluie provenant des rues, des trottoirs et des stationnements doit être située plus bas que les aires à drainer et aménagée dans les stationnements et en bordure des rues, trottoirs ou stationnements.

L'aménagement de cet ouvrage s'effectue selon les dispositions suivantes :

a) un drain perforé est nécessaire dans les cas où les sols ont une faible capacité d'infiltration (sol argileux);

b) l'installation d'un trop-plein dirigé vers le système d'égout pluvial ou une aire conçue à cet effet de manière à éviter les accumulations d'eau excessives au-delà de l'aire de biorétention;

c) le fond de cette aire doit se situer à au moins 1 mètre au-dessus du roc ou de la nappe phréatique, selon son niveau saisonnier le plus élevé.

4° dans le cas de la création d'îlots de végétation, ceux-ci doivent être réalisés suivant les critères suivants :

a) les îlots doivent comporter des espèces végétales arborescentes adaptées aux conditions du site (nature du sol, topographie, ensoleillement, expositions aux sels de déglaçages, domaine bioclimatique, etc.);

b) le volume de sol nécessaire par arbre doit varier entre 10 et 30 m^3.

Dans le cas de travaux de réfection ou remplacement de la structure de la chaussée ou des infrastructures souterraines, les dispositions incluses aux paragraphes précédents ne s'appliquent pas dans la mesure où le requérant fournit un rapport

d'ingénieur qui démontre qu'il est impossible d'améliorer de quelque façon que ce soit la situation qui prévalait avant la demande d'autorisation ou d'intégrer avec bénéfice pour l'environnement des ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport considérant les contraintes techniques.

L'autorisation prévue au premier alinéa vise les rues publiques de même que les rues privées réalisées dans le cadre d'un projet intégré. Dans le cas d'une rue privée, une opération cadastrale n'est pas exigée.

Les plans et documents doivent être préparés par un professionnel compétent en la matière et comprendre un plan de gestion des eaux pluviales présentant les ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport prévus au paragraphe 2 du premier alinéa.

Le cas échéant, le fonctionnaire désigné peut également délivrer l'autorisation si la demande d'autorisation est visée par une entente conclue avec la municipalité conformément à un règlement adopté en vertu de l'article 145.21 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) et à la condition que le cadre minimal de l'entente prévoit les mêmes objectifs et critères d'approbation visés au premier alinéa.

Annexes

54. <u>Annexes C et D</u>

Les annexes C et D de ce règlement sont abrogées.

55. <u>Annexe G</u>

L'annexe G de ce règlement est remplacée par celle jointe en annexe H du présent règlement.

Plan d'action

56. <u>Plan d'action</u>

Ce règlement est modifié par le remplacement du Plan d'action par celui joint en annexe I du présent règlement.

_____ _____

Gilles Lehouillier, maire Marlyne Turgeon, greffière