



Programme particulier d'urbanisme

SECTEUR DES CRANS LE CARREFOUR DES LIENS F ET G

OCTOBRE 2011



Programme particulier d'urbanisme

SECTEUR DES CRANS

LE CARREFOUR DES LIENS F ET G

PROPOSÉ PAR LA
DIRECTION DE L'URBANISME ET DES ARRONDISSEMENTS
EN COLLABORATION AVEC LA
DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DES INFRASTRUCTURES
LA DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT
LA DIRECTION DE LA VIE COMMUNAUTAIRE



OCTOBRE 2011

Table des matières

1. INTRODUCTION	1
2. LE CONTEXTE.....	4
2.1 LES FORCES DU SITE, LES POTENTIELS D'AMÉNAGEMENT	4
2.2 LES GRANDS DÉFIS D'AMÉNAGEMENT	4
2.3 LES POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT, LES OPPORTUNITÉS	5
2.4 LES BESOINS.....	5
2.5 STRUCTURER LA VILLE DE FAÇON À RENDRE LE TRANSPORT EN COMMUN EFFICACE – UNE GRANDE ORIENTATION DU SADR.....	6
3. ORIENTATIONS	9
3.1 FACILITER L'ACCÈS ROUTIER AU PÔLE STRUCTURANT.....	9
3.2 METTRE EN VALEUR LES ESPACES DE CENTRALITÉ	12
4. LES AFFECTATIONS DU SOL.....	25
4.1 PRÉSENTATION.....	25
4.1.1 Généralité	25
4.1.2 Principes d'interprétation.....	25
<i>Les affectations du sol.....</i>	<i>25</i>
4.2 DESCRIPTION DES AFFECTATIONS DU SOL ET DES DENSITÉS DE SON OCCUPATION	27
4.2.1 Affectation résidentielle de forte densité.....	27
4.2.2 Affectation mixte – noyau urbain convivial	29
4.2.3 Affectation commerciale – grandes surfaces	31
4.2.4 Affectation pôle – mixte	32
5. PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES	35

1. Introduction

Ce document énonce les orientations de la Ville de Lévis relativement à l'aménagement d'une partie du secteur des Crans, un vaste territoire à développer.

Le territoire d'étude comprend de très grands espaces à peu près tous vacants situés dans la partie ouest du secteur St-Romuald et dans la partie ouest du secteur St-Jean-Chrysostome. Il comprend également une partie du secteur Charny qui est encore vacante à l'extrémité nord-est, tel qu'illustré à la planche 1.

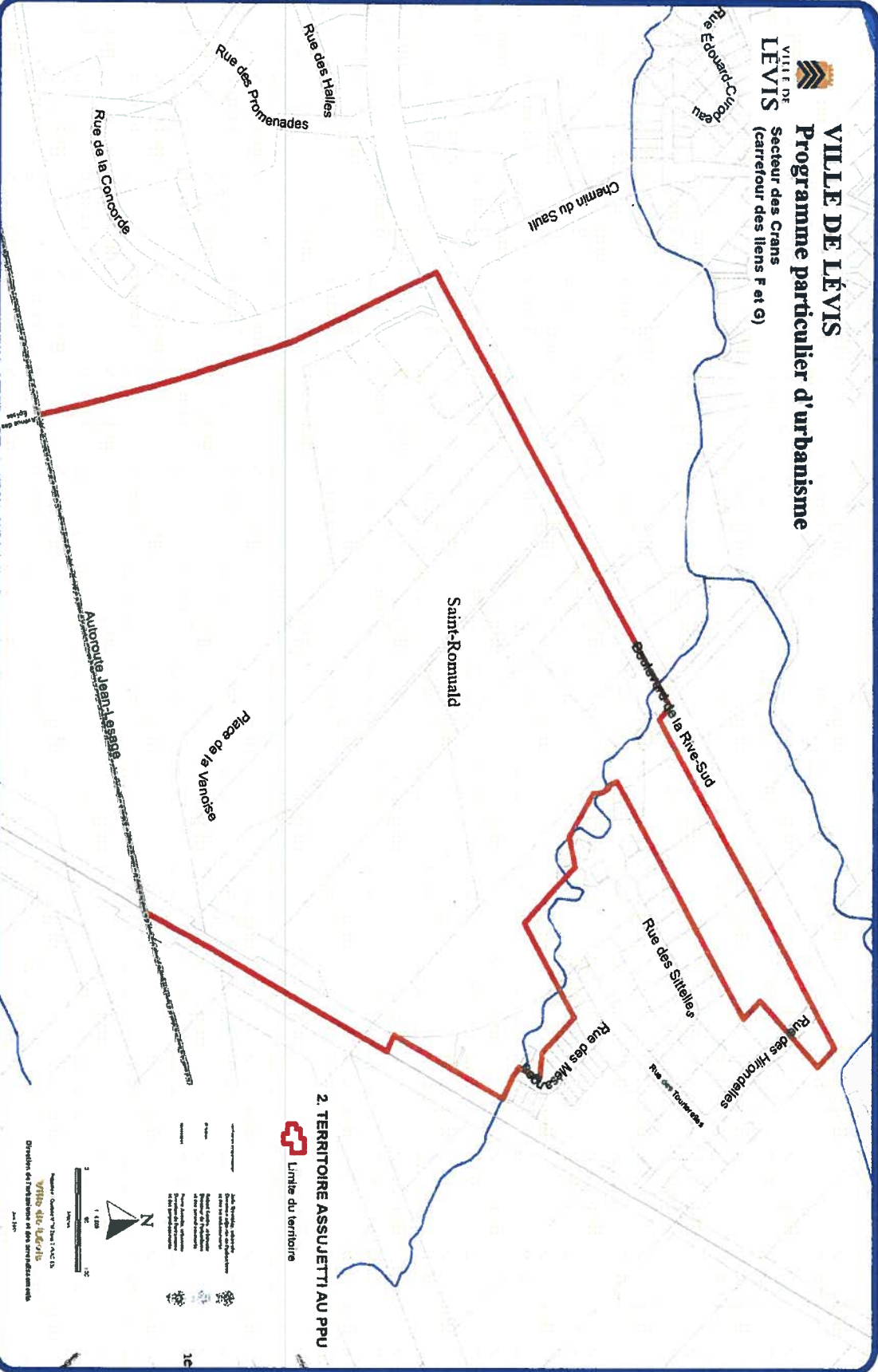
Une planification détaillée est en préparation pour l'ensemble de ce territoire. La Ville connaît les enjeux relatifs à l'aménagement de l'ensemble et des orientations générales ont déjà été énoncées en consultation publique. Pour le moment, les orientations particulières ne portent que sur une partie, soit principalement une portion se trouvant du côté sud du boul. de la Rive-Sud dans le secteur St-Romuald, approximativement entre le chemin du Sault et le ruisseau à la Loupe. Le document pourra être amendé ou complété par l'adoption d'autres programmes particuliers d'urbanisme (PPU) lorsque les orientations particulières seront connues pour le reste du territoire.

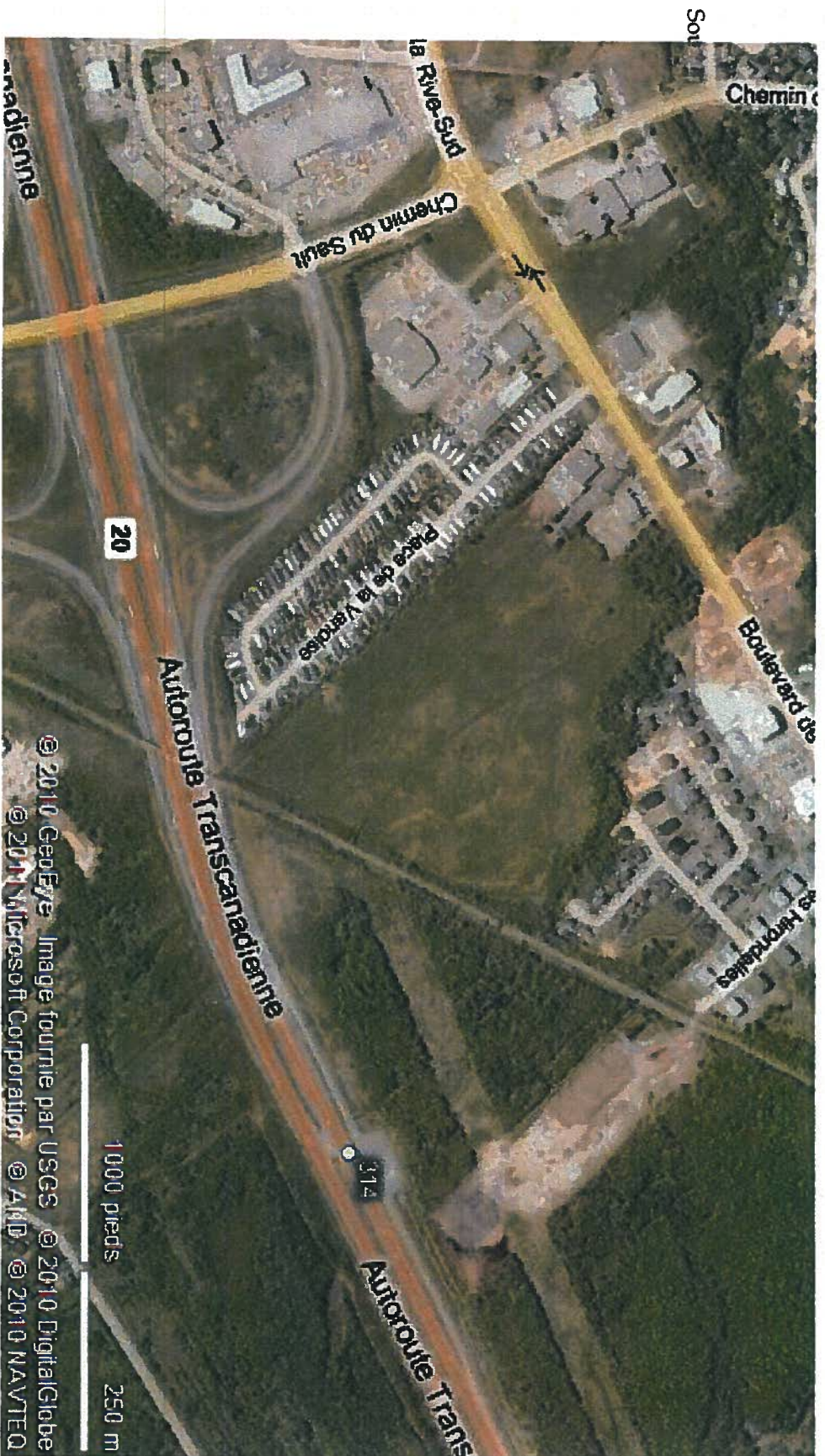
Ainsi, le présent PPU s'applique seulement à la portion assujettie telle qu'illustrée à la planche 2.

Le territoire assujetti au PPU est considéré comme faisant partie d'un « secteur central » au sens de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (article 85). Tel qu'indiqué dans le *Schéma d'aménagement et de développement révisé*, Lévis compte en effet deux pôles structurants. Le territoire assujetti au PPU se trouve directement à l'intérieur du pôle structurant de la tête des ponts. Les orientations décrites au chapitre 3 visent spécifiquement à mettre en valeur ce facteur de centralité.

Pour le territoire assujetti au PPU, les orientations contenues au PPU prévalent sur les orientations du plan d'urbanisme, à l'exception de la partie du territoire identifié « Mixte-noyau urbain central ». Les orientations contenues au PPU et les moyens de mise en œuvre pour cette partie du territoire seront précisées par un amendement ultérieurement.

VILLE DE LÉVIS
Programme particulier d'urbanisme
Secteur des Crans
(carrefour des liens F et G)





2. Le contexte

Ce chapitre ne contient que des énoncés généraux qui établissent quelques prémisses importantes permettant de saisir le contexte et d'établir les grands enjeux. Il résulte d'études sectorielles qui doivent être prises en compte pour la compréhension des orientations particulières. Cette mise en contexte déborde du territoire assujéti au PPU.

2.1 Les forces du site, les potentiels d'aménagement

Le site fait partie du secteur des Crans qui se caractérise de la façon suivante :

- ❑ Présence du pôle structurant, secteur St-Romuald; donc un des deux espaces de centralité de la ville;
- ❑ Présence des autoroutes et du boulevard de la Rive-Sud qui procurent accès et visibilité au site;
- ❑ Présence des grandes surfaces commerciales et d'un important pôle d'emploi en développement;
- ❑ Présence d'institutions d'enseignement;
- ❑ Proximité du fleuve;
- ❑ Comprend d'importantes superficies couvertes par des crans rocheux; les crans rocheux constituent des éléments marquant du paysage et présentent un intérêt paysager reconnu dans le *Schéma d'aménagement et de développement révisé*;
- ❑ Drainé par le ruisseau Cantin qui offre des potentiels pour la création d'un parc linéaire;
- ❑ Le territoire comprend une grande quantité d'écosystèmes d'intérêt écologique, notamment des milieux humides, des habitats fauniques, des boisés d'intérêt, des concentrations de plantes rares.

2.2 Les grands défis d'aménagement

- ❑ Présence d'une zone inondable en bordure du ruisseau Cantin;
- ❑ Présence des crans rocheux qui constitue une barrière à l'aménagement de rues et à la construction;
- ❑ Plusieurs propriétaires différents; par contre, certains ensembles sont détenus par des propriétaires uniques ou peu nombreux et les propriétaires semblent presque tous disposés à développer ou redévelopper le territoire à court terme;
- ❑ Quelques bâtiments qui existent déjà et qui peuvent difficilement être intégrés au nouveau développement;
- ❑ Les fortes pentes des crans rocheux présentent des risques d'écroulement rocheux;

- ❑ Niveau de circulation élevé dans l'ensemble du réseau routier, notamment sur l'autoroute Jean-Lesage (A-20), sur le boulevard de la Rive-Sud et sur le chemin du Sault;
- ❑ Des niveaux de bruit élevés, en particulier à proximité de la cour de triage Joffre et à proximité de l'autoroute Jean-Lesage.

2.3 Les potentiels de développement, les opportunités

Outre la mise en valeur des forces du site, se présentent les quelques opportunités suivantes :

- ❑ La consolidation du pôle;
- ❑ Les forts potentiels de marché résidentiel, commercial et de bureaux : les promoteurs craignent cependant le ralentissement prochain de la demande;
- ❑ Un mouvement de plus en plus affirmé vers le développement du transport en commun;
- ❑ La restructuration du réseau de transport en commun promis par la STLévis;
- ❑ Le réaménagement du boul. de la Rive-Sud.

2.4 Les besoins

- ❑ Des besoins en commerces et services : une grande part des besoins est encore satisfaite sur la rive nord. Ces fuites commerciales se traduisent par une grande quantité de mouvements de circulation sur les ponts.
- ❑ Des besoins croissants pour des formules d'habitation plus denses en raison du vieillissement de population;
- ❑ Des besoins importants en matière de transport et circulation. Il paraît important d'améliorer l'accessibilité dans ce secteur de la ville, surtout en considérant le potentiel de développement du pôle structurant;
- ❑ Des besoins en espaces publics de qualité et en espaces de convivialité. Le territoire des Chutes-de-la-Chaudière surtout développé au cours des dernières décennies dispose de peu de lieux publics significatifs ou de lieux de convivialité identitaires. On pense notamment à des espaces de centralité destinés au piéton. À titre d'exemples, la rue Bégin dans le secteur Lévis, les rues Cartier, Maguire, du Campanile à Québec, la place d'Youville à Québec. Dans le territoire des Chutes-de-la-Chaudière, les secteurs centraux traditionnels jouent un peu ce rôle, notamment le Vieux-Saint-Romuald et le Vieux-Charny. Les besoins concernent surtout les nouveaux espaces de développement. La ville de Lévis compte très peu de places publiques, animées, répondant à des besoins de socialisation dans une ambiance de centralité;

2.5 Structurer la ville de façon à rendre le transport en commun efficace – une grande orientation du SADR

Les orientations contenues au chapitre 3 découlent d'une volonté de la Ville de Lévis de structurer le milieu urbain de façon à rendre le transport en commun efficace. Cette grande orientation issue du *Schéma d'aménagement et de développement révisé* trouvera son application dans le territoire assujéti au PPU. La traduction de cette orientation dans le PPU s'appuiera sur les constats suivants :

- La ville est linéaire.
- Elle compte 2 pôles majeurs d'emploi et d'activité.
- La rive-nord constitue encore un pôle d'attraction majeur pour les résidents de la ville de Lévis et le demeurera, même si les motifs de déplacements croissent de façon très importante à Lévis.
- La ville est traversée par le transit régional et interrégional.
- Deux seuls axes est-ouest desservent toute la circulation locale et servent autant au transit régional, inter-régional, métropolitain (à destination de la rive nord) qu'aux déplacements locaux (intra-ville) : soit le boulevard de la Rive-Sud (R-132) et l'autoroute Jean-Lesage (A-20).
- Le boul. de la Rive-Sud, tout comme le réseau autoroutier d'ailleurs, est surchargé aux heures de pointe.
- Seulement 7,1% des déplacements se font par transport en commun à l'heure de pointe du matin.
- Le transport en commun doit desservir un territoire très étendu où le développement est dilué; les densités d'occupation du sol sont en général très faibles. Les zones à forte densité ne sont pas groupées.

À l'heure d'un revirement mondial pour un développement plus durable associé à des déplacements moins dépendants de l'automobile, il paraît nécessaire de rapidement augmenter la proportion des déplacements par transport en commun. La Société de transport de Lévis (STLévis) souhaite améliorer de façon générale son offre de service et projette à cette fin la mise en place prochainement d'un réseau complètement restructuré.

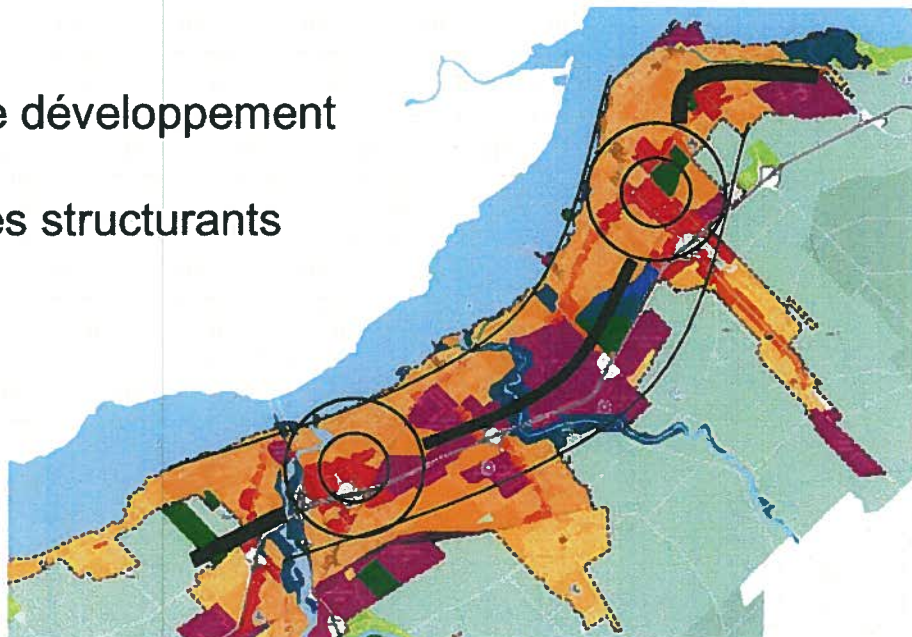
Afin de rendre les transports collectifs et actifs (piétonniers et cyclables) plus attrayants et compétitifs, et d'améliorer la mobilité de toutes les personnes, l'ensemble des mesures de transport doit être intégré à la planification du territoire.

Pour ce faire, une solution consiste à construire la ville autour des grands axes qui composeront le réseau de transport en commun et qui doivent être planifiés simultanément avec la planification du développement urbain. Déjà l'ossature urbaine favorise la structuration du réseau de transport en commun dans ce secteur :

- Le développement urbain, concentré autour du boulevard de la Rive-Sud, constitue la pièce maîtresse : il s'agit d'un axe de développement unique reliant deux pôles et autour duquel s'effectue l'essentiel de la consolidation urbaine; le développement linéaire, entre les deux pôles, a d'ailleurs donné son nom à l'affectation AXE DE CONSOLIDATION URBAINE qui figure au Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Lévis;
- Des axes transversaux y sont reliés, notamment aux deux pôles : soit l'axe de la route Kennedy (secteurs Lévis et Pintendre), à la hauteur du pôle Desjardins et l'axe de développement de Charny à la hauteur du pôle de St-Romuald;
- Le pôle Desjardins est en outre en lien avec la rive-nord via le secteur de la Traverse;
- Le pôle St-Romuald est en lien avec la rive-nord via les deux ponts;
- L'axe St-Jean-Chrysostome est en lien avec le boulevard de la Rive-Sud; il y a lieu d'améliorer la liaison avec le pôle St-Romuald, tel qu'indiqué au SADR;
- L'axe de la route 116 complète cette ossature maîtresse.

Un axe de développement

Deux pôles structurants



Autour de cette ossature, la stratégie veut que l'on densifie pour maximiser le rapprochement entre les logements et le réseau de transport en commun, mais aussi entre les logements et les concentrations d'activités (commerces, services, bureaux, institutions, activités récréatives et certaines activités industrielles assimilables à des commerces ou services).

Dans les pôles et à leurs abords, il s'agirait de densifier, mais il serait également pertinent de diversifier les usages de façon à favoriser les déplacements actifs et collectifs. En somme, il s'agit de rapprocher le lieu de résidence, le lieu de travail, le lieu de loisir et le lieu de consommation.

Cette approche sur laquelle s'édifient aujourd'hui plusieurs principes d'aménagement est conforme aux principes du développement durable et de mobilité durable, mais elle n'est en réalité que l'expression d'un modèle qui existe déjà depuis longtemps, notamment au cœur de Lévis. Dans le secteur du Vieux-Lévis en particulier se concentrent une grande diversité d'activités urbaines et une population résidente de plus en plus nombreuse. Cette situation n'est que le résultat de nombreuses décennies de développement qui, au départ, était tourné vers le « passage », ce lieu de convergence pour tous les résidents de la rive-sud qui cherchaient à se rendre à Québec avant la construction des ponts. Le traversier a remplacé les passeurs si bien que dans l'arrondissement Desjardins, 18% des déplacements inter-rives se font par transport en commun, surtout grâce au service de la traverse, ce qui est une performance appréciable.

Aujourd'hui, on cherche donc à étendre à l'échelle de la nouvelle ville de Lévis ces principes de développement compact, mixte, près de tout, notamment du transport en commun, en lien avec les corridors de transport en commun qui ont le plus de potentiel pour devenir efficaces et devenir alors une solution de mobilité durable. C'est dans cet esprit qu'est orientée la planification dans une partie importante du pôle structurant du secteur des Crans, le carrefour des liens F et G, décrits au chapitre 3.

3. Orientations

3.1 Faciliter l'accès routier au pôle structurant

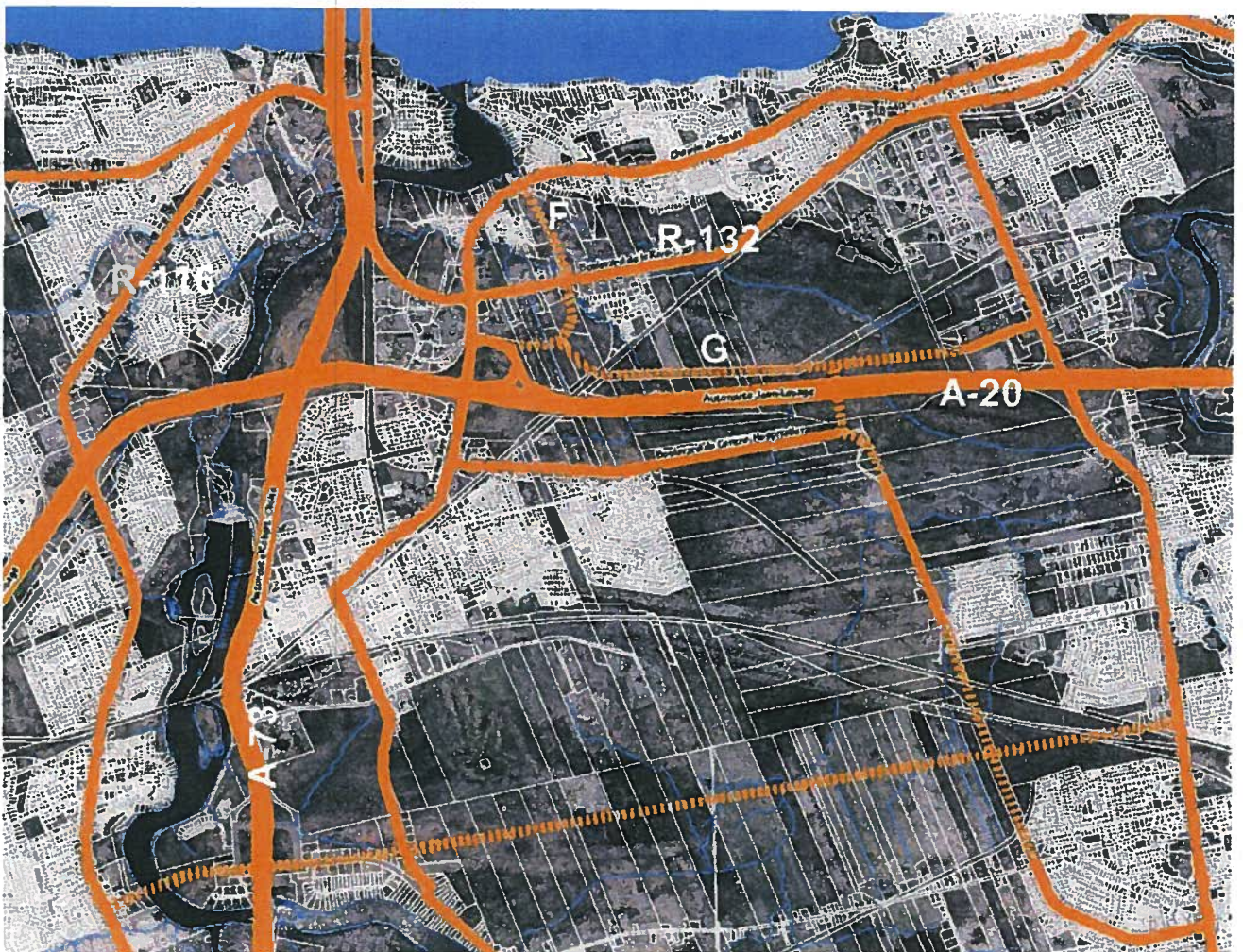
Dans la mesure où elle adhère aux principes du développement durable, la Ville de Lévis doit inévitablement faire un virage vers une utilisation accrue du transport en commun. La Société de transport de Lévis (STLévis), en collaboration avec la Ville de Lévis, planifie présentement une restructuration du réseau de transport en commun. Tel qu'indiqué plus haut, le nouveau réseau devra forcément tenir compte du caractère structurant des deux grands pôles et du lien interne qui les unit, soit le boulevard de la Rive-Sud. Des améliorations visant à accroître l'efficacité du boulevard de la Rive-Sud pour le transport en commun et pour le rendre plus sécuritaire seront apportées au cours des prochaines années.

Actuellement, plus de 90 % des déplacements se font par véhicule privé et en grande partie sans covoiturage sur le territoire de la ville. Même en développant le transport en commun, il faudra rechercher l'accessibilité automobile pour la majorité des déplacements. Le développement du transport en commun est essentiel, mais il ne sera pas suffisant pour répondre à tous les besoins et pour corriger les faiblesses du réseau actuel. Il y a donc lieu d'optimiser le réseau de circulation en respectant tous les besoins : transit, navettage, déplacements locaux.

Plusieurs améliorations au réseau de circulation sont prévues au *Schéma d'aménagement et de développement révisé*. Elles visent, entre autres, à faciliter l'accès au pôle structurant depuis les secteurs St-Romuald, St-Jean-Chrysostome et St-Rédempteur notamment et sont, entre autres, rendues nécessaires en raison des nombreuses barrières naturelles (cours d'eau, crans rocheux) et anthropiques (autoroutes, voies ferrées) qui font obstacle à la transparence du tissu urbain. Il s'agit des liens suivants :

1° Prolongement de la 5e Rue jusqu'à l'échangeur 314 et au chemin du Sault dans l'axe de la rue de la Concorde; cette voie qui était nommée le lien « G » dans le schéma d'aménagement de la MRC des Chutes-de-la-Chaudière et dont on maintiendra l'appellation pour faciliter son identification procurera un accès aux terrains bordant l'autoroute Jean-Lesage entre la 4e Avenue et le chemin du Sault. La partie du lien G se trouvant à l'intérieur du territoire assujetti au PPU sera aménagée à court terme et la sortie 314 nord sera réaménagée pour former une intersection en « T » avec le lien G. Le lien G permettrait de donner accès au pôle structurant sans devoir utiliser le réseau autoroutier dont la vocation est davantage régionale et interrégionale. Le réaménagement de la sortie 314 procurera un accès le plus direct possible, évitant ainsi de surcharger certaines

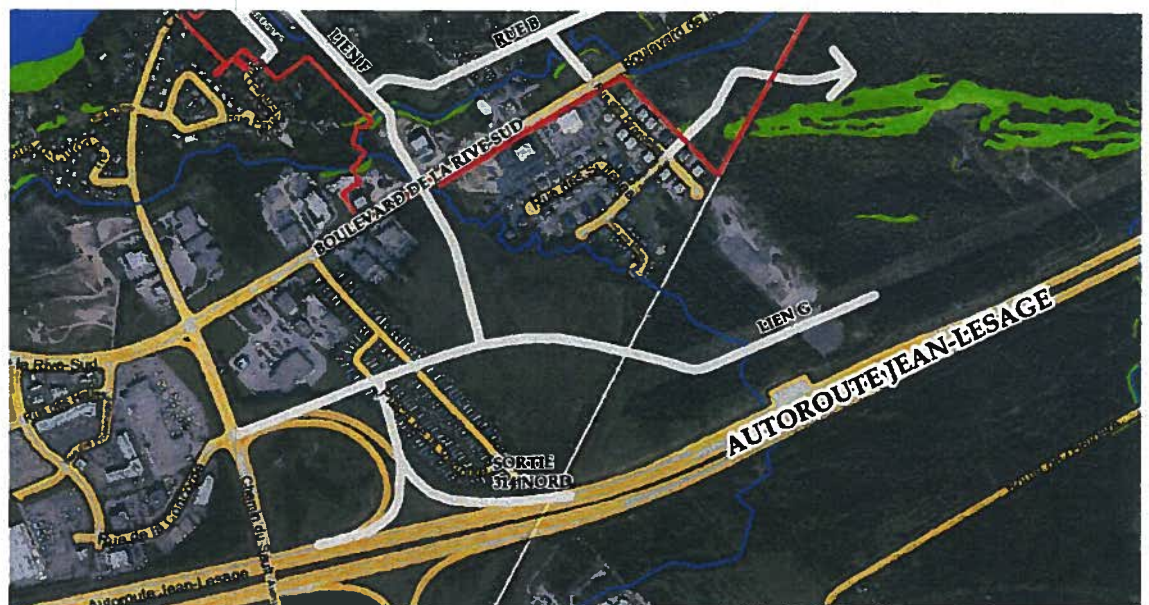
intersections déjà très sollicitées, notamment l'intersection du boul. de la Rive-Sud et du chemin du Sault.



2° Aménagement d'un lien à peu près dans l'axe du Petit-St-Jean dans le secteur St-Jean-Chrysostome avec raccordement au lien G, ce qui suppose un étagement au-dessus de l'autoroute Jean-Lesage; ce lien facilitera l'accès au pôle structurant depuis le secteur St-Jean-Chrysostome; du côté sud, il pourrait se prolonger vers la rue des Champs, au-delà de la cour de triage Joffre, et vers St-Rédempteur, à l'ouest, dans l'axe de la rue Beaulieu, avec traverse de la rivière Chaudière; ce bouclage unifiera les secteurs St-Jean-Chrysostome, St-Rédempteur et St-Romuald notamment. Ces liens seront mis en place progressivement. Déjà leur planification est incidente sur un projet qui se réalisera à court terme dans le secteur St-Jean-Chrysostome. Le pôle structurant

constituera une destination de plus en plus importante dans la ville. Il paraît essentiel d'y faciliter l'accès depuis les quartiers résidentiels notamment, tels ceux qui se trouvent dans Charny, St-Jean-Chrysostome, Breakeyville et St-Rédempteur, sans être obligé de recourir au réseau autoroutier qui est beaucoup trop sollicité pour les déplacements locaux.

- 3° Aménagement d'un lien, appelé le lien « F », permettant d'accéder directement au lien G, à l'échangeur 314 nord et aux terrains compris entre l'autoroute et le boul. de la Rive-Sud depuis le boul. de la Rive-Sud, voire même depuis le développement projeté au nord du boul. de la Rive-Sud. Ce dernier ajout accroîtra la fluidité de la circulation dans ce secteur en plus d'améliorer l'accès au pôle structurant en développement. La partie du lien F prévue au sud du boul. de la Rive-Sud sera aménagée à court terme. Le lien F constituera une réponse optimale pour lier la partie centrale du secteur St-Romuald et l'autoroute Jean-Lesage en direction ouest, soulageant ainsi le chemin du Sault qui est déjà surchargé.



Le tracé de ces liens, dicté d'abord par les impératifs de sécurité et efficacité routière, offre des opportunités de mise en valeur qui sont nuancées par les caractéristiques des différents espaces tout en étant assujetties à la volonté de la Ville de Lévis de mettre en valeur cet espace de centralité.

3.2 Mettre en valeur les espaces de centralité

Le site offre un potentiel très élevé pour le développement d'un pôle commercial et d'affaires, et ce potentiel est reconnu depuis fort longtemps. Le pôle structurant se consolide progressivement et mérite aujourd'hui une attention particulière avant que soient mis en place des aménagements déterminants pour cette partie de territoire de grand intérêt.

L'aménagement du pôle structurant s'inscrira, entre autres, dans la volonté de la Ville de développer le territoire et la mobilité de façon durable, ce qui suppose de densifier et diversifier les usages dans un même environnement, favorisant ainsi les rapprochements entre les usages dans le but de favoriser les déplacements actifs et collectifs.

Les orientations tiennent compte également des tendances commerciales qui ne favorisent pas ce modèle de développement, mais qui traduisent davantage l'important rôle que joue encore le déplacement automobile dans la relation entre consommateurs et commerces et services : une partie du territoire sera donc consacrée aux établissements commerciaux et de services de grandes surfaces, malgré que ce modèle de développement très caractérisé (mais très recherché par les consommateurs) soit peu compatible avec les grands principes de développement et mobilité durables. Mais, il y a une certaine urgence à contrer les fuites commerciales vers la rive nord afin de réduire les mouvements inter-rives et intensifier plutôt la dynamique urbaine interne à la ville de Lévis.

Cette tendance du marché encore bien présente (le tout à l'auto), surtout dans le commerce de détail, laisse entrevoir un potentiel de marché davantage restreint à court terme pour la mise en place d'un modèle davantage piétonnier. Néanmoins, la Ville de Lévis veut profiter d'une certaine conjonction de circonstances et enjeux et préconise, pour le secteur du PPU, un développement qui se veut opportuniste par rapport aux tendances et permettra d'insuffler une nouvelle dynamique à court terme; il se veut aussi ambitieux, en ce qu'il évoque un projet novateur (du moins à l'échelle lévisienne) et porteur à long terme; il sera enfin respectueux des caractéristiques fondamentales des différentes portions de territoire.

La configuration du réseau routier projeté dans ce secteur devient déterminante pour la mise en place des différentes composantes urbaines. Tel que préconisé dans le PPU – partie nord du boul. de la Rive-Sud, le boul. de la Rive-Sud est voué à jouer un rôle structurant dans l'aménagement et le développement de l'axe de consolidation urbaine préconisé au SADR.

À cet axe structurant s'ajouteront les liens F et G qui sont essentiellement destinés à faciliter les déplacements automobiles, que ce soit vers le pôle structurant ou vers le réseau majeur de circulation pour transiter vers une autre destination. De ce fait, ces deux liens créeront trois espaces ayant des propriétés différentes, appelant aussi

des vocations et formes d'aménagement différentes. En d'autres mots, les liens F et G morcelleront l'espace pour créer trois entités complémentaires. À la mise en valeur du boul. de la Rive-Sud dont il a déjà été fait état dans le PPU – nord du boul. de la Rive-Sud, trois espaces prenant des formes différentes s'ajouteront. La mise en valeur de la centralité s'exprimera à travers :

- Un cœur animé, mixte, dense, piétonnier
- Un boulevard présentant un caractère urbain et convivial
- Un milieu de vie intégré, profitant de la mixité, de la proximité et de l'accessibilité
- Un développement de grandes surfaces aux abords de l'autoroute

Comme on le verra plus loin, cette mise en valeur s'exprimera également par la création de liens favorisant les déplacements actifs et collectifs, tel que préconisé en 2.5.

Un cœur animé, mixte, dense, piétonnier

Rappelons que pour cette portion de territoire et tel qu'indiqué à la section 1 « Introduction », un plan concept d'aménagement est en cours d'élaboration. En conséquence, les orientations contenues au PPU et les moyens de mise en œuvre pour cette partie de territoire seront précisés par un amendement ultérieurement.

La Ville de Lévis préconise l'aménagement d'un cœur animé, mixte, dense, piétonnier, permettant de répondre aux besoins exprimés précédemment (section 2.4), d'intensifier les déplacements actifs et collectifs, de rentabiliser l'occupation de l'espace, de développer le sentiment d'appartenance et de créer un type d'espace à peu près absent sur le territoire lévisien. On vise la création d'un milieu de vie animé, 7 jours par semaine, 18 heures par jour, une expérience de magasinage et de consommation orientée en fonction d'une vie de communauté, le côtoiement des personnes, le partage des espaces publics par des résidents, des travailleurs, des consommateurs, des étudiants, le déplacement piétonnier et la recherche d'une ambiance favorisant la qualité de l'expérience de magasinage et de consommation.

Des bâtiments voués à différentes fonctions urbaines – commerces, services, hébergement touristique, bureaux, loisirs, habitation – pourront s'implanter autour d'une place publique conçue de façon à favoriser la convivialité, l'animation et la vie piétonnière. En plus de favoriser le rapprochement des activités et donc de réduire les distances de déplacement, la densité et la mixité des usages pourront contribuer à l'animation du milieu et donc accroître le sentiment de sécurité des utilisateurs, particulièrement le soir.

Sous réserve de la finalisation du concept d'aménagement et, le cas échéant, de la consultation du MTQ pour certains aspects reliés au transport, la place publique sera en relation avec une nouvelle rue parallèle au boul. de la Rive-Sud, entre celui-ci et le lien G. Cette rue permettra d'accéder aux établissements situés à l'ouest, notamment le marché d'alimentation IGA. Une autre rue reliera cette dernière et le boul. de la Rive-Sud, à peu près à mi-chemin entre le chemin du Sault et le futur lien F. Des feux de circulation permettront de gérer les mouvements de circulation à cette intersection. Les nouvelles rues sont destinées à optimiser l'accessibilité pour l'ensemble du quadrilatère compris entre le chemin du Sault et le futur lien F, le boul. de la Rive-Sud et le futur lien G, compte tenu des nombreuses servitudes de non-accès présentes dans ce secteur et compte tenu des rôles que jouent ces quatre voies de circulation à l'échelle de la ville et du pôle structurant, entre autres un rôle de transit important. Les nouvelles rues faciliteront les livraisons aux différents établissements. Mais, elles seront surtout des lieux de vie pour les piétons, des rues d'ambiance profitant de la densité, de la mixité et d'une grande qualité des espaces publics et privés.

La place publique est vouée aux futurs résidents et aux travailleurs aussi bien qu'aux consommateurs. Elle devra permettre la détente, l'animation et la tenue d'événements soit saisonniers (type marché), soit plus ponctuels (événements commerciaux, festifs, animation culturelle ou autres). Elle sera de taille modérée, en relation avec la capacité du site et le potentiel d'implantation des établissements. Elle sera isolée en partie du lien G et du lien F par une trame bâtie continue qui sera établie en bordure du lien G.

Le quartier sera d'abord conçu pour l'usager, la personne qui se déplace en marchant dans un espace où il est possible de vivre une expérience sécuritaire, confortable, agréable, animée, divertissante... Pour atteindre ces objectifs, une fois le concept d'aménagement finalisé, les moyens d'aménagement pourraient notamment être les suivants :

- 1° les rues comporteront de larges trottoirs de chaque côté, du stationnement sur rue de chaque côté, des plantations d'arbres et un mobilier urbain favorisant les piétons;
- 2° les rues seront suffisamment larges pour permettre la circulation de tous les types de véhicules, mais aussi relativement étroites pour limiter la vitesse de circulation; la présence du stationnement sur rue, l'aménagement de traverses piétonnières, le



Orientations

resserrement du bâti et l'aménagement de la place publique pourront contribuer au ralentissement de la circulation; les véhicules ne doivent pas constituer une menace pour les piétons;

- 3° les bâtiments seront implantés en relation avec les rues et avec la place publique : la place publique sera entourée de bâtiments ; les bâtiments près du lien G et du lien F fermeront l'espace et l'isoleront de la circulation de transit et de ses nuisances (notamment le bruit); ces bâtiments auront façade sur les deux côtés (tant du côté des liens F et G que du côté opposé);
- 4° il faudrait prévoir des endroits pour s'asseoir, tantôt au soleil, tantôt à l'ombre;
- 5° le stationnement hors rue sera principalement aménagé en souterrain ou en cour arrière et dissimulé ;
- 6° la mixité d'usages favorisera l'animation de façon continue tout au long de la journée; la mixité pourra être horizontale (d'un bâtiment à l'autre) et verticale (à l'intérieur d'un même bâtiment) ;
- 7° l'entreposage extérieur sera interdit sauf, l'exposition et vente de marchandise;
- 8° les implantations seront pour la plupart contigües ; l'encadrement du domaine public sera maximal, c'est-à-dire que les bâtiments seront alignés en bordure de rue; la marge de recul pourrait être à peu près nulle;
- 9° les implantations permettront d'avoir des vues sur une architecture intéressante, sur une place publique ou sur un espace vert;
- 10° les rez-de-chaussée seront réservés à des fonctions commerciales de façon à offrir une transparence des façades et animer le milieu; l'architecture et l'affichage seront harmonieux et distinctifs ;
- 11° possibilité de terrasses extérieures pour restaurant, bistro, cafés, etc., particulièrement autour de la place et peut-être même sur la place ;
- 12° hauteur générale : 2 à 6 étages ; certains bâtiments pourraient être plus hauts, notamment sur le boul. de la Rive-Sud.

Des liens piétonniers assureront l'accès aux principales rues, aux aires de stationnement et aux autres composantes du pôle structurant. Certains de ces liens pourront être aménagés à travers des propriétés commerciales et seront



conçus et aménagés en partenariat avec les propriétaires.

Le développement de cette partie du pôle structurant requerra des efforts particuliers et une certaine patience dans la mesure où il sera beaucoup moins spontané que le développement des grandes surfaces, qu'il demandera des interventions publiques et qu'il suppose une concertation importante entre de multiples intervenants privés et publics. Par contre, ce projet ambitieux s'inscrit parfaitement dans la stratégie de développement et de mobilité durable de la Ville de Lévis.

Le concept propose une place importante à l'intégration des sites voisins et à leur mise en valeur, en conformité avec les orientations précédentes. Les voies de circulation sont conçues de façon à optimiser l'accès aux établissements existants aussi bien qu'aux établissements projetés. D'ailleurs, les sites déjà occupés pourraient être densifiés et l'espace davantage rentabilisé, ce qui suppose, nécessairement, l'aménagement de stationnement intérieur. Dans certains cas, les bâtiments existants pourraient être agrandis ou modifiés en relation avec les nouvelles voies de circulation et les nouveaux espaces publics.

Un boulevard présentant un caractère urbain et convivial

Tel qu'indiqué précédemment, le boulevard lui-même fera l'objet d'un important réaménagement éventuellement dans le contexte d'une mise en valeur et d'un rehaussement de la qualité de service pour le transport en commun. Ce projet sera planifié de concert avec la Société de transport de Lévis. Il est probable, entre autres, que les feux de circulation existants tout juste à l'est du chemin du Sault, face au marché d'alimentation IGA soient éventuellement révisés pour assurer une plus grande fluidité



de la circulation sur le boulevard. Cette intervention pourrait aller de paire avec l'aménagement des nouvelles rues décrites ci-haut, permettant de maintenir l'accessibilité au marché d'alimentation et aux autres établissements situés dans ce secteur. Le réaménagement des accès dans ce secteur devra être planifié de façon globale, compte tenu des contraintes de circulation et de la pertinence de favoriser une communication entre les composantes du pôle structurant. Des liens piétonniers devront également être planifiés de façon globale.

Le texte qui suit reprend principalement les orientations énoncées dans le PPU – nord du boul. de la Rive-Sud.

Il y a lieu de préconiser de fortes densités pour les espaces qui offrent des potentiels de centralité le long de l'axe structurant évoqué plus haut de façon à répondre à de nouveaux besoins, rentabiliser l'occupation de l'espace, faciliter les déplacements et encourager les modes alternatifs à la voiture privée : soit les déplacements piétonniers, la bicyclette et le transport collectif.

En premier lieu, les abords du boulevard de la Rive-Sud doivent être traités de façon à lui instaurer un caractère davantage urbain et convivial. Les abords du boulevard devraient encadrer le domaine public par un front bâti le plus continu possible et la réglementation d'urbanisme devra tenir compte des règles et des moyens de mis en œuvre suivants :

- 1° Densité favorisant les transports actifs et collectifs.
- 2° Autoriser la mixité d'usages à la fois horizontale et verticale : par exemple, usages résidentiels aux étages, commerces de petite ou moyenne surface, bureaux, institutions, au rez-de-chaussée ou aux étages ; autoriser les industries artisanales de petite taille.
- 3° Hauteur générale de 4 à 8 étages. Hauteur minimale pouvant varier de 2 à 4 étages, selon la taille des lots notamment.
- 4° Malgré une marge de recul avant minimale relativement faible dans les zones concernées (environ 6 mètres), préconiser une marge de recul avant minimale un peu plus élevée pour le boul. de la Rive-Sud; et, par PIIA, favoriser le respect d'un alignement sur rue.
- 5° Présence d'éléments repères aux intersections. Cette présence peut s'affirmer par des hauteurs de bâtiment plus élevées, des formes architecturales particulières (campaniles, tourelles, pignons, saillie marquant une entrée de bâtiment en coin, etc.) ou un élément paysager distinctif (sculpture ou autre).
- 6° Entrées principales des bâtiments donnant sur le boulevard et accès piétonnier à partir du trottoir (parvis paysager); des entrées protégées.



- 7° Espaces de stationnement en sous-sol, à l'arrière ou, s'il ne peut en être autrement, en cour latérale; le stationnement au sol doit être dissimulé de la rue. L'aménagement de stationnements étagés ou intégrés seront autorisés selon certaines restrictions afin d'assurer l'intégration harmonieuse de telles constructions.
- 8° Bâtiments d'une grande qualité architecturale.
- 9° Aménagement paysager de grande qualité.
- 10° Prévoir une superficie de plancher minimum par bâtiment, soit 1375 mètres carrés.

Un milieu de vie central, profitant de la mixité, de la proximité et de l'accessibilité

La recherche de développement et de mobilité durable incite la Ville de Lévis à densifier son tissu urbain dans les pôles et le long des axes structurants, mais aussi à diversifier les usages pour rapprocher les lieux de travail, de résidence, de consommation, de loisir et d'éducation notamment. L'espace, dans le pôle structurant, qui offre les meilleurs potentiels de développement résidentiel se trouve du côté est du futur lien F, près du cours d'eau à la Loupe.

Le site profite de la proximité des commerces, services et institutions existants et futurs. La grande disponibilité des activités urbaines à proximité immédiate constitue un atout indéniable pour bon nombre de ménages. Le site sera grandement accessible compte tenu des nombreux liens routiers qui desservent le secteur ou qui y sont prévus. Tel que promis par la Société de transport de Lévis, il bénéficiera également de la proximité immédiate de lignes de transport en commun à haut niveau de service, entre autres sur le boul. de la Rive-Sud. Le voisinage du ruisseau à la Loupe offre un potentiel d'espace vert intéressant qui peut être mis à profit pour créer un milieu de vie des plus agréables.

Compte tenu de cette centralité, on devrait rechercher les densités résidentielles les plus élevées possibles tout en maintenant un équilibre avec les capacités du marché, les caractéristiques environnementales et l'ambiance recherchée. Également, la Ville cherchera à favoriser la mixité sociale en autorisant, en plus des habitations multifamiliales, des habitations



communautaires et collectives.

La création de développement de forte densité commande par ailleurs l'aménagement d'espaces publics de qualité. Par espace public, on entend les rues, les liens piétonniers et cyclables, les parcs, les places publiques. La qualité de vie dans les développements projetés résultera pour beaucoup de la qualité des espaces publics et de l'attention qui sera apportée aux piétons notamment. Non seulement le tissu urbain doit être perméable pour faciliter les déplacements piétonniers, mais en outre, les espaces publics devraient être généreusement pourvus de végétation et de mobilier urbain, et devraient mettre en valeur les éléments d'intérêt esthétique et écologique environnants, en particulier les rives du ruisseau à la Loupe.

Des liens piétonniers publics doivent être prévus vers la place publique projetée, vers le boul. de la Rive-Sud, vers la zone résidentielle située sur l'autre rive du ruisseau à la Loupe et en particulier vers le parc des Hirondelles. La réglementation d'urbanisme devra tenir compte des mesures et règles suivantes :

- 1° autoriser les habitations multifamiliales, collectives et communautaires;
- 2° autoriser des d'usages commerciaux et de services de proximité aux rez-de-chaussée des bâtiments;
- 3° une majorité de stationnement doit être aménagé en souterrain; permettre seulement des cases pour stationnement temporaire à l'extérieur; les stationnements étagés hors sol ne seront pas autorisés; le stationnement peut être dissimulé sous des terrasses aménagées en jardins;
- 4° autoriser le stationnement extérieur pour les usages commerciaux et de services; stationnement en cour latérale ou arrière seulement;
- 5° favoriser des cours végétalisées donnant sur le ruisseau et gestion écologique des eaux de surface; par conséquent, interdire les remises et les cabanons à l'exception de ceux pour les piscines;
- 6° traitement architectural des façades du bâtiment;
- 7° hauteur minimale de 4 étages; hauteur maximale de 10 étages;
- 8° implantations en bordure de rue, le plus possible parallèles à la rue : marges de recul avant de 6 à 10 mètres;
- 9° prohiber les usages du groupe Habitation, les hôpitaux, les centres de réadaptation, les écoles primaires et secondaires et les parcs à moins de 440 mètres de l'autoroute Jean-Lesage; prévoir la possibilité d'exercer ces usages, malgré cette interdiction, si le niveau de bruit ambiant extérieur est inférieur à

55 dBA Leq (24h) ou si le niveau de bruit à l'intérieur du bâtiment est en deçà de 40 dBA leq (24h); dans ce cas, prévoir la climatisation du bâtiment si le bruit extérieur est supérieur à 55 dBA leq (24h); régir les espaces de loisir extérieurs communs pour tenir compte du bruit généré par l'autoroute Jean-Lesage; ajuster les normes de lotissement pour tenir compte de ces restrictions;

- 10° favoriser la végétalisation des terrains en exigeant un bon pourcentage relativement aux aires d'agrément;
- 11° présence d'élément repère à l'intersection;
- 12° entrée principale des bâtiments donnant sur la rue et accès piétonnier à partir du trottoir;
- 13° traitement paysager accentué près de la rue ; dissimulation des aires de stationnement extérieur par traitement paysager ; plantation dense aux abords de la voie ferrée.

Un développement de grandes surfaces aux abords de l'autoroute

Aux abords de l'autoroute, au sud du lien G, la Ville de Lévis prévoit l'aménagement d'un campus commercial typique pour ce genre d'environnement. Cet espace sera développé à des fins de commerces et services dits de grande surface, destinés à une clientèle qui se déplace essentiellement en voiture. L'espace de stationnement au sol occupera donc une place importante.

Cette forme d'aménagement permettra surtout de répondre à des besoins pressants, tant régionaux que locaux, de contrer des fuites commerciales vers la rive nord et, par conséquent, de réduire les mouvements inter-rives pour l'accès aux commerces, et enfin de donner une nouvelle impulsion au développement du pôle structurant dans cette partie de la ville.

L'espace est circonscrit par le lien G, l'autoroute Jean-Lesage, la sortie d'autoroute et la voie ferrée. Les grandes surfaces seront adossées à l'autoroute, à la sortie d'autoroute ou à la voie ferrée. Les établissements de petite ou moyenne taille seront généralement implantés en bordure du lien G, procurant un certain encadrement de la rue.

L'espace de stationnement au sol, sera centralisé et partagé par les différents établissements.

Des efforts de plantation seront exigés pour créer un paysage urbain attrayant, pour encadrer la rue, atténuer la présence des murs aveugles, des aires de livraison, et des grands espaces de stationnement, pour marquer la hiérarchie des allées de

circulation dans l'aire de stationnement et pour atténuer la création d'îlots de chaleur.

Les bâtiments pourront avoir une hauteur d'un seul étage. Il serait étonnant que les bâtiments en comprennent davantage; par contre, il serait possible éventuellement de les rehausser ou de les porter dès leur implantation à une hauteur maximale de 8 étages.

La réglementation d'urbanisme devra tenir compte des règles suivantes :

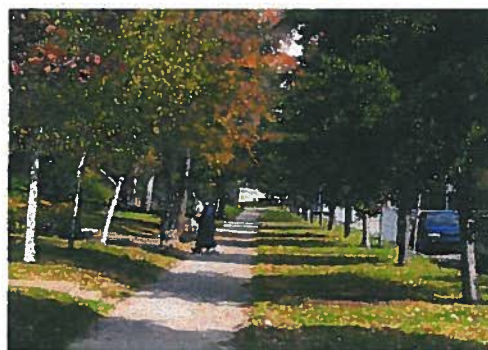
- 1° autoriser des établissements commerciaux, de services, communautaires et de loisirs de grandes superficies soit, d'une superficie de plancher par bâtiment minimum de 1000 mètres carrés;
- 2° autoriser des industries artisanales de petites taille;
- 3° autoriser dans cet espace des activités d'entreposage, exposition et vente de marchandises à l'extérieur et prévoir des normes d'aménagement à cet égard;
- 4° autoriser la vente d'essence, les services de réparation automobile et la vente en gros de matériaux de construction, uniquement à des fins d'usage complémentaire à un usage principal et prévoir des normes d'aménagement à cet égard;
- 5° prévoir l'aménagement paysager des aires de stationnement et un traitement paysager particulier en bordure de l'autoroute Jean-Lesage;
- 6° restreindre les enseignes et favoriser un type d'enseigne correspondant aux grandes surfaces;
- 7° régir les matériaux de revêtement extérieur des bâtiments;
- 8° autoriser les stationnements étagés isolés hors sol ou intégrer selon certaines restrictions afin d'assurer l'intégration harmonieuse de telles constructions;
- 9° prohiber les usages du groupe Habitation, les hôpitaux, les centres de réadaptation, les écoles primaires et secondaires et les parcs à moins de 440 mètres de l'autoroute Jean-Lesage; prévoir la possibilité d'exercer ces usages, malgré cette interdiction, si le niveau de bruit ambiant extérieur est inférieur à 55 dBA Leq (24h) ou si le niveau de bruit à l'intérieur du bâtiment est en deçà de 40 dBA leq (24h); dans ce cas, prévoir la climatisation du bâtiment si le bruit extérieur est supérieur à 55 dBA leq (24h); régir les espaces de loisir extérieurs communs pour tenir compte du bruit généré par l'autoroute Jean-Lesage; ajuster les normes de lotissement pour tenir compte de ces restrictions.

La création de liens pour les piétons et les cyclistes

La centralité qui s'exprime ici sous forme polaire (le pôle structurant de la tête des ponts) et linéaire (l'axe structurant du boul. de la Rive-Sud) doit nécessairement accorder une place centrale aux piétons et cyclistes. Tel qu'expliqué en 2.5, on cherche à créer des rapprochements, réduire les distances et construire la ville autour des pôles et des axes pour favoriser les transports actifs et collectifs, compte tenu que ces modes de déplacement offrent une solution de développement durable aux besoins de mobilité, mais aussi une solution durable à des problèmes de santé collective.

De manière générale, dans l'ensemble du territoire assujéti au PPU, on cherchera à concevoir le développement en considérant le piéton et le cycliste qui, depuis leur résidence, se dirigent vers les services de transport en commun ou vers leur destination finale, qu'il s'agisse du lieu d'emploi, de loisir, de service ou de commerce. En découlent les orientations suivantes, applicables à l'ensemble du territoire du PPU :

- 1° Favoriser un développement perméable aux déplacements actifs, permettant donc l'aménagement d'un réseau piétonnier et d'un réseau cyclable réduisant les distances de déplacement; prévoir des trottoirs, sentiers et allées piétonnières qui encouragent la marche, soit vers la destination souhaitée, soit vers des nœuds de transport en commun;
- 2° Faire en sorte que les aménagements soient incitatifs, conviviaux et donc comportent une grande qualité paysagère, répondent aux besoins du piéton, tiennent compte de sa capacité de déplacement et de ses intérêts, tant à l'échelle du quartier et de la rue que de chaque implantation; porter une attention particulière à la conception des nouveaux axes routiers afin de valoriser tous les usagers; favoriser des aménagements de rue à l'échelle du piéton;
 - a) Favoriser une mixité d'usages afin d'offrir des services de proximité lorsque c'est possible;
 - b) Rapprocher les bâtiments (résidentiels ou commerciaux) de la rue;



- c) Aménager les entrées de bâtiment face à la rue, notamment en relation avec le boul. de la Rive-Sud; prévoir des accès piétonniers à partir des trottoirs et des entrées de bâtiment protégées des intempéries;
- d) Prévoir des plantations d'arbres de rue; séparer les trottoirs et la chaussée par des banquettes plantées d'arbres;
- e) Prévoir l'enfouissement des fils d'utilité publique;
- f) Prévoir des places et parcs où les citoyens peuvent se rencontrer et profiter d'espaces publics de qualité;
- g) Prévoir des itinéraires piétonniers les plus courts possibles;
- h) Prévoir des traverses piétonnières sécuritaires; aux intersections situées en dehors des grandes voies de transit automobile, chercher à donner priorité aux piétons plutôt qu'aux véhicules;
- i) Mettre en valeur les éléments d'intérêt esthétique et écologique;
- j) Éviter les aménagements de stationnement hors rue près des trottoirs; plutôt les favoriser en souterrain et en cour arrière; le stationnement en cour latérale pourrait être autorisé, sans pour autant être favorisé; le stationnement hors rue doit être dissimulé de la rue.



Exemple de développement conçu pour le piéton. Présence de trottoirs. Banquettes paysagées. Resserrement de chaussée aux intersections vis-à-vis des traverses piétonnières. Encadrement de la rue par le bâti. Accès piétonniers aux bâtiments et aux aires de stationnement. Stationnement privé en cour arrière seulement.

3° Préconiser la plantation d'arbres de façon à requalifier le paysage, atténuer les effets de l'urbanisation sur l'environnement (lutte aux îlots de chaleur, meilleure gestion de l'eau de pluie, etc.) et faciliter l'intégration paysagère des constructions.

Parmi les liens piétonniers à créer, soulignons les suivants :

- 1° à l'est du lien F, un lien piétonnier avec la rue des Tourterelles et, possiblement, avec la rue des Mésanges;
- 2° à l'ouest de la future place publique, un lien piétonnier avec le chemin du Sault, à travers le site du marché d'alimentation;
- 3° entre les aires de stationnement et les rues projetées.

4. Les affectations du sol

4.1 Présentation

4.1.1 Généralité

Tel qu'indiqué dans le plan d'urbanisme, les affectations du sol représentent la traduction spatiale des objectifs d'aménagement et de développement énoncés précédemment et concernant ici le territoire assujetti au présent PPU.

Les affectations du sol sont illustrées au plan des affectations du sol joint au présent chapitre (planche 3), ce plan faisant partie intégrante du PPU. Ce plan des affectations du sol pour le territoire du PPU prévaut sur le plan des affectations du sol du plan d'urbanisme, sauf pour l'affectation « mixte- noyau urbain central » pour laquelle un concept d'aménagement est en cours d'élaboration. Les orientations contenues au PPU, les moyens de mise en œuvre et les affectations du sol pour cette partie de territoire seront précisées par un amendement ultérieurement.

4.1.2 Principes d'interprétation

Les affectations du sol

Les affectations du sol sont les suivantes :

- 1° Résidentielle forte densité.
- 2° Mixte – noyau urbain central.
- 3° Commerciale – grandes surfaces.
- 4° Pôle– mixte.

Les limites d'une aire d'affectation

Les limites d'une aire d'affectation indiquées sur le plan des affectations du sol coïncident avec une des lignes suivantes :

- 1° l'axe des voies de circulation actuelles et projetées;
- 2° l'axe des cours d'eau;
- 3° les lignes de lot ou leur prolongement imaginaire;
- 4° toute autre ligne indiquée spécifiquement sur le plan des affectations du sol.

Lorsqu'une limite d'une aire d'affectation suit à peu près une des lignes visées, la première est réputée coïncider avec la seconde.

Lorsqu'une limite est identifiée par un élément naturel, la limite correspond approximativement à cet élément et peut être interprétée avec une variation de 15% lorsque calculée à l'échelle à partir de la ligne de cadastre la plus rapprochée.

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

Les orientations définissent également certains usages qui devront être inclus à la réglementation d'urbanisme.

Les affectations du sol permettent de cerner la vocation future des terrains ou des bâtiments dans chaque aire d'affectation. Plusieurs usages ou groupes d'usages peuvent être compatibles pour une même affectation du sol. Ces usages et groupes d'usages compatibles par affectation sont listés à la section 4.2.

Certains usages, même s'ils ne sont pas listés spécifiquement à la section 4.2, sont autorisés sans restriction dans l'ensemble du territoire, soit les usages suivants :

- 1° infrastructures requises pour la distribution locale des services d'utilité publique;
- 2° infrastructures requises pour l'assainissement des eaux et pour l'approvisionnement en eau potable;
- 3° voies publiques de circulation;
- 4° aménagements et infrastructures requis pour la gestion de l'eau pluviale;
- 5° abribus, débarcadères d'autobus.

Les densités d'occupation du sol

Les densités d'occupation du sol décrites à la section 4.2 sont des densités nettes à moins d'indications contraires. Elles seront intégrées dans la réglementation d'urbanisme et s'appliqueront à chaque demande de permis de lotissement ou de construction, pour la construction d'un nouveau bâtiment multifamilial. Elles s'appliqueront également à l'habitation dans un édifice commercial.

L'atteinte d'un certain seuil de densité sera établi selon une norme relative au nombre de logements à l'hectare **net**, c'est-à-dire en ne considérant que la seule superficie du terrain sur lequel se trouve l'habitation projetée (excluant donc les rues, les sentiers publics et les parcs). Aussi, malgré la recherche d'une forte densité d'occupation du sol, des espaces seront nécessairement conservés à des fins naturelles en raison de la zone inondable du ruisseau à la Loupe. Les espaces

privés faisant partie d'une plaine inondable devront être soustraits de la superficie de terrain pour les fins du calcul de la densité résidentielle.

4.2 Description des affectations du sol et des densités de son occupation

4.2.1 Affectation résidentielle de forte densité

Cette affectation vise à mettre en valeur la proximité du boulevard de la Rive-Sud qui constitue en soi un axe structurant et qui fait partie du pôle structurant que la Ville de Lévis cherche à développer, ainsi que les caractéristiques paysagères du site, en l'occurrence les rives boisées du ruisseau à la Loupe. Ces caractéristiques font de cet espace un site stratégique de grande valeur pour la consolidation de l'activité urbaine. La création d'un milieu résidentiel à forte densité à proximité d'un noyau central mixte (lieux d'emploi, de services, de commerces, d'éducation et de loisirs) devrait favoriser les déplacements actifs et collectifs. Un tel développement devrait aller de paire avec le développement du transport en commun, tel que promis par la STLévis à court terme. Dès 2011, le boulevard de la Rive-Sud, pratiquement voisin du site, deviendra un parcours à haut niveau de service pour le transport en commun avec des fréquences élevées. À moyen terme, le boulevard de la Rive-Sud sera réaménagé pour le rendre encore plus efficace pour le transport en commun et, en particulier, pour permettre à la STLévis de réduire ses temps de déplacement et d'atteindre un grand respect des horaires.

La mise en valeur de l'espace consacré à la forte densité résidentielle supposera la réalisation d'interventions favorisant les déplacements piétonniers, notamment l'aménagement de trottoirs bordés d'arbres, l'aménagement de sentiers permettant de raccourcir les trajets, l'aménagement de traverses piétonnières sécuritaires, l'aménagement et la conservation d'espaces verts privés, en particulier le long du ruisseau.

Conformément aux orientations préconisées plus haut, la création de ce voisinage résidentiel à forte densité se traduira par l'enfouissement des fils d'utilité publique et par l'aménagement de stationnement souterrain.

Dans cette aire d'affectation, on cherche une densité élevée, soit d'au moins 70 logements à l'hectare net. L'aménagement en souterrain d'une partie des espaces de stationnement requis constitue une condition à la mise en valeur des espaces verts et à la densification du site. L'aménagement de stationnements étagés fera d'ailleurs l'objet de dispositions réglementaires afin d'assurer l'intégration harmonieuse de telles constructions. En outre, l'enfouissement des stationnements permet de réduire l'ampleur des surfaces imperméables et favorise donc de

Affectations du sol et densités

meilleures conditions de drainage du territoire. Cette condition sera traduite dans les prescriptions réglementaires.

Les usages compatibles avec l'affectation résidentielle de forte densité sont les suivants :

- 1° habitation multifamiliale, isolée, jumelée ou en rangée;
- 2° centre d'hébergement pour personnes âgées;
- 3° habitation dans un bâtiment à usages multiples;
- 4° loisirs extérieurs légers;
- 5° commerces et services de proximité, au rez-de-chaussée seulement, dans des bâtiments à usages multiples; les commerces et services de proximité seront définis au règlement de zonage ou dans un règlement sur les usages conditionnels.

Des mesures devront être prises pour assurer le confort des résidents compte tenu du bruit produit par la circulation sur l'autoroute Jean-Lesage et la voie ferrée du CN, à proximité. Les logements devront être construits de façon à isoler l'espace intérieur par rapport au bruit extérieur. Les espaces de loisir extérieur communs, au niveau du sol, devront être aménagés de telle façon que le niveau de bruit ambiant sera maintenu en deçà des normes reconnues. Aussi un dégagement sera exigé entre les bâtiments principaux et la voie ferrée du CN.

Une rue publique communiquant avec le futur lien F donnera accès aux immeubles. Dépendamment de l'avis qui sera obtenu du MTQ, il est probable qu'aucun accès ne pourra être aménagé en bordure du lien G. La rue projetée se terminera en cul-de-sac.

Le site devra être pourvu d'espaces verts généreux, contribuant à la qualité de l'ensemble et permettant de mieux gérer les eaux de pluie.

Un accès public piétonnier et cyclable devra être aménagé vers la rue des Tourterelles, située à l'est du ruisseau à la Loupe. Un autre accès public piétonnier et cyclable devra être aménagé entre l'extrémité du cul-de-sac et le lien G.

Des supports à bicyclettes devront être installés en divers endroits de façon à desservir toutes les habitations et ainsi encourager l'utilisation de ce mode de déplacement.

Les bâtiments devront avoir une hauteur d'au moins 4 étages. La réglementation devra permettre des commerces et des services de proximité au rez-de-chaussée du bâtiment.

4.2.2 Affectation mixte – noyau urbain convivial

Cette affectation viserait la création d'un cœur animé, convivial, tel que décrit plus haut.

Les activités urbaines graviteraient autour d'une place publique, elle-même conçue pour être animée et pouvant servir à la tenue d'événements culturels ou commerciaux, aussi bien qu'à des activités de marché en plein air.

On rechercherait une grande mixité des usages. Les usages compatibles avec cette affectation seraient les suivants :

- 1° habitation dans un bâtiment à usages multiples, sauf au rez-de-chaussée;
- 2° commerces et services : incluant notamment les bureaux, l'administration publique, l'hôtellerie et la restauration; excluant toutefois des commerces de gros, les commerces et services liés à l'automobile, les quincailleries et commerces de matériaux de construction, et les postes d'essence;
- 3° services communautaires : incluant notamment les services de santé et d'éducation, les activités culturelles et les activités de culte, à l'exception des cimetières;
- 4° certaines activités industrielles artisanales assimilables à des commerces ou services : on vise notamment des activités souvent considérées comme étant de la haute technologie, sans contrainte ou nuisance pour l'environnement, avec une forte intensité de main d'œuvre et compatibles avec un environnement commercial et de bureaux; l'industrie du logiciel est un bon exemple; certains de ces usages pourraient être autorisés en vertu d'un règlement sur les usages conditionnels; la superficie de plancher de ces usages sera limitée : elle permettra le démarrage d'entreprises de ce type sans compromettre le développement de l'Innoparc; cette catégorie comprend aussi des usages de fabrication artisanale assimilables à des commerces, notamment les boulangeries et pâtisseries à caractère artisanal;
- 5° loisirs : incluant notamment les activités sportives, les parcs et espaces verts, les loisirs commerciaux.

Les usages résidentiels seront possibles dans la partie nord de l'aire d'affectation. Leur intimité sera favorisée par l'aménagement de zones privées ou semi-privées à l'arrière des bâtiments.

La forme et la densité des immeubles devront faire preuve d'équilibre entre la mise en valeur de la centralité et la création d'une ambiance urbaine conviviale, comportant des aménagements à l'échelle humaine.

Les bâtiments seront très rapprochés les uns des autres afin de créer un milieu de vie très animé, dynamique. Les rez-de-chaussée, surtout voués à des fins

commerciales, devront comporter beaucoup d'ouvertures et un grand nombre de portes donnant sur des trottoirs, sur des déambulateurs commerciaux ou sur la place publique.

Les bâtiments seront implantés très près de la rue et de façon à créer des alignements le plus continu possible. Les accès aux cours arrière, au stationnement souterrain ou aux aires de livraison devront être discrets, le plus étroits possible, communs, de façon à en réduire le nombre, et dissimulés par des aménagements tels porte cochère ou passage intérieur pour les piétons, ces aménagements visant à atténuer les ruptures dans la trame bâtie.

La densité recherchée s'exprime aussi par l'intensité de l'activité humaine. Le concept d'activité humaine se mesure en additionnant le nombre de logements, le nombre d'emplois et le nombre d'étudiants qui partagent un espace d'un hectare. Pour cette aire d'affectation, on cherchera à atteindre une densité supérieure à 200, en misant sur la mixité, sur la densité d'occupation du sol minimale, sur le nombre minimum d'étages et sur les usages autorisés aux étages.

Aussi, pour atteindre les objectifs de densité, on cherchera à aménager des espaces de stationnement communs et des allées d'accès communes. Les cases de stationnement devraient être groupées, idéalement en souterrain. Le stationnement devra être aménagé principalement sous les bâtiments et au cœur de l'îlot.

Quelques aires de livraison pourraient être aménagées en cour arrière ou latérale lorsque de tels aménagements ne nuisent pas à la qualité de l'ensemble, à la dynamique sur rue. Mais, plusieurs établissements devront être exempts de quai de livraison et devront recevoir leurs produits du côté de la rue.

Le développement sera beaucoup introverti en raison du niveau d'enclavement élevé du site et du faible potentiel de connectivité avec les développements voisins. L'alignement des bâtiments le long des liens G et F permettra d'ailleurs d'isoler le quartier par rapport à l'importante présence véhiculaire sur ces deux liens et sur l'autoroute. Ils formeront un écran efficace contre le bruit et permettront de créer un environnement qui se dissocie complètement de la zone de grandes surfaces.

Malgré cet enclavement, des liens importants devront être mis en place. Des liens véhiculaires d'abord :

- a) pour donner accès aux nouveaux établissements;
- b) pour donner accès aux établissements existants, notamment ceux qui se trouvent à proximité du chemin du Sault et ceux qui existent en bordure du boul. de la Rive-Sud;
- c) pour donner accès aux aires de stationnement et aux aires de livraison;
- d) en tenant compte des contraintes de non-accès existantes et projetées sur les différentes voies qui ceignent l'îlot;

- e) en tenant compte des accès requis, existants ou projetés, vers les zones se trouvant au pourtour de l'îlot.

Dépendamment de l'avis qui sera obtenu du MTQ, il est probable qu'aucun accès ne pourra être aménagé sur le lien G en raison de sa proximité de l'échangeur.

Aussi, le lien F jouera un rôle de collectrice puisqu'il donnera accès à l'autoroute Jean-Lesage (sortie 314) via le futur lien G. Il serait donc souhaitable que l'on minimise le nombre d'accès sur ce lien, tant les accès publics que privés, afin de conserver la fonctionnalité du lien et que l'on réduise le plus possible les conflits de circulation pour assurer la sécurité.

Des liens piétonniers devront également être aménagés :

- a) de chaque côté de chacune des rues;
- b) vers les aires de stationnement;
- c) à travers les immeubles pour donner accès au lien G.

La hauteur des bâtiments sera variable. En bordure du boul. de la Rive-Sud, une hauteur minimale de 4 étages est prévue, ainsi qu'en bordure des liens F et G. À l'intérieur de l'îlot, des bâtiments de moindre hauteur pourront être construits en raison d'un moindre gabarit qui pourrait, lui-même, résulter de contraintes d'espace. Les bâtiments pourront comprendre des basiliaires d'une hauteur d'environ 4 mètres, en retrait desquels seront érigés les étages supérieurs.

Les fils d'utilité publique devront être enfouis.

4.2.3 Affectation commerciale – grandes surfaces

Tel qu'indiqué au chapitre 3, un campus commercial de grandes surfaces sera aménagé entre le lien G et l'autoroute Jean-Lesage, profitant ainsi de l'accessibilité et de la visibilité que procurent les grands liens véhiculaires. Il s'agit notamment de tirer parti de la proximité de l'autoroute qui pourrait être considérée comme une source de contrainte en raison du bruit routier, pour en faire un moteur de développement pour les zones voisines. Cette affectation permettra alors de consolider l'attrait du pôle structurant, lui permettant de se développer pleinement, d'attirer d'autres entreprises, des bureaux, des lieux d'emplois, des institutions.

Les usages les plus probables pour cette aire d'affectation sont les usages typiques des formes méga-centres. Néanmoins, d'autres usages moins courants y seront également possibles. Les usages compatibles dans l'affectation commerciale – grandes surfaces sont les suivants :

- 1° commerces et services : incluant notamment les bureaux, l'administration publique, l'hôtellerie et la restauration; excluant toutefois des commerces de gros;
- 2° services communautaires : incluant notamment les services de santé et d'éducation, les activités culturelles et les activités de culte, à l'exception des cimetières;
- 3° certaines activités industrielles artisanales assimilables à des commerces ou services : on vise notamment des activités souvent considérées comme étant de la haute technologie, sans contrainte ou nuisance pour l'environnement, avec une forte intensité de main d'œuvre et compatibles avec un environnement commercial et de bureaux; l'industrie du logiciel est un bon exemple; certains de ces usages pourraient être autorisés en vertu d'un règlement sur les usages conditionnels; la superficie de plancher de ces usages sera limitée : elle permettra le démarrage d'entreprises de ce type sans compromettre le développement de l'Innoparc; cette catégorie comprend aussi des usages de fabrication artisanale assimilables à des commerces, notamment les boulangeries et pâtisseries à caractère artisanal;
- 4° loisirs : incluant notamment les activités sportives, les parcs et espaces verts, les loisirs commerciaux;
- 5 usage complémentaire à un usage principal : vente en gros, poste d'essence, service de réparation automobile.

La forme et la densité seront également typiques des mégas-centres. Malgré une densité d'activité humaine (logements, emplois, étudiants par hectare) relativement faible, cet espace suscitera un va-et-vient important et connaîtra un achalandage considérable.

Dépendamment de l'avis qui sera obtenu du MTQ, il est probable qu'aucun accès ne sera aménagé sur le lien G, entre le lien F et la sortie d'autoroute, de façon à préserver toute la fonctionnalité de cette importante collectrice et dégager l'échangeur autoroutier.

Les fils d'utilité publique devront être enfouis.

4.2.4 Affectation pôle – mixte

Cette affectation vise les abords du boulevard de la Rive-Sud qui font partie du PÔLE STRUCTURANT identifié au *Schéma d'aménagement et de développement révisé*.

La Ville de Lévis veut donner un caractère davantage convivial au boulevard de la Rive-Sud, en faire un véritable boulevard urbain. Il doit devenir un boulevard habité, animé, dont le rôle dépasse celui d'une voie de transit. On cherchera donc à y implanter des usages mixtes mettant en valeur son caractère structurant.

Les usages compatibles avec l'affectation pôle – mixte sont les suivants :

- 1° habitation dans un bâtiment à usages multiples, sauf au rez-de-chaussée;
- 2° commerces et services : incluant notamment les bureaux, l'administration publique, l'hôtellerie et la restauration; excluant toutefois des commerces de gros, les commerces et services liés à l'automobile, les quincailleries et commerces de matériaux de construction, et les postes d'essence;
- 3° services communautaires : incluant notamment les services de santé et d'éducation, les activités culturelles et les activités de culte, à l'exception des cimetières;
- 4° certaines activités industrielles artisanales assimilables à des commerces ou services : on vise notamment des activités souvent considérées comme étant de la haute technologie, sans contrainte ou nuisance pour l'environnement, avec une forte intensité de main d'œuvre et compatibles avec un environnement commercial et de bureaux; l'industrie du progiciel est un bon exemple; certains de ces usages pourraient être autorisés en vertu d'un règlement sur les usages conditionnels; la superficie de plancher de ces usages sera limitée : elle permettra le démarrage d'entreprises de ce type sans compromettre le développement de l'Innoparc; cette catégorie comprend aussi des usages de fabrication artisanale assimilables à des commerces, notamment les boulangeries et pâtisseries à caractère artisanal;
- 5° loisirs : incluant notamment les activités sportives, les parcs et espaces verts, les loisirs commerciaux.

On vise une densité résidentielle minimale de 70 logements à l'hectare net.

Les bâtiments devront avoir une hauteur minimale de 4 étages.

Pour les usages résidentiels, au moins 50% des cases de stationnement devront être souterraines et au moins 30% pour les autres usages. L'aménagement de stationnements étagés fera l'objet de dispositions réglementaires afin d'assurer l'intégration harmonieuse de telles constructions. Les fils d'utilité publique devront être enfouis.

Les accès aux terrains devront être planifiés pour être partagés par les propriétaires et occupants, en favorisant une circulation entre les aires de stationnement. On favorisera un accès sur les rues transversales au boul. de la Rive-Sud, notamment la rue des Hirondelles et le lien F.

5. Programme d'acquisition d'immeubles

La mise en œuvre du PPU suppose l'intervention de la Ville de Lévis afin d'assurer la disponibilité de certains sites qui ont un caractère stratégique. À moins que des ententes avec les promoteurs ne soient prises rapidement, la Ville de Lévis pourrait procéder à l'acquisition de certains sites