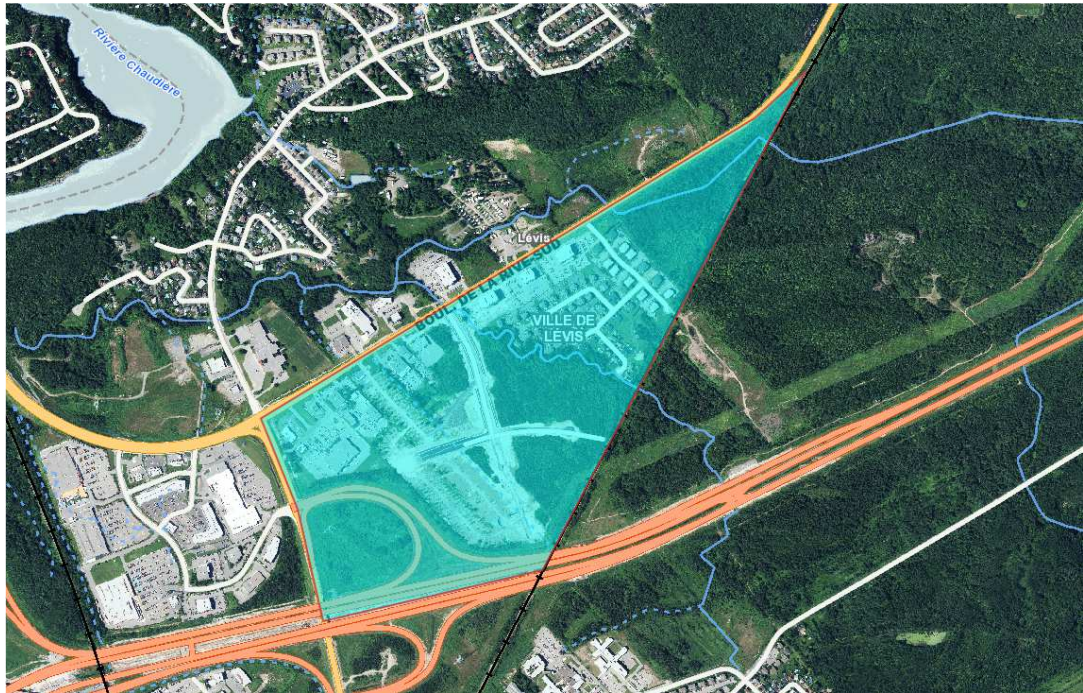




Programme particulier d'urbanisme

SECTEUR DES CRANS PARTIE SUD DU BOULEVARD DE LA RIVE-SUD



3 MARS 2014

Programme particulier d'urbanisme

SECTEUR DES CRANS

PARTIE SUD DU BOULEVARD DE LA RIVE-SUD

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



3 MARS 2014

Rédaction

Pierre Asselin, urbaniste

Illustrations

Ville de Lévis

ABCP architecture

Direction

Dominic Deslauriers, directeur

Julie Tremblay, urbaniste, directrice adjointe

Sébastien Hamel, chef de service, arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Est

Révision

Anne-Marie Cantin, conseillère en environnement

Christian Drouin, conseiller en planification des parcs et espaces verts

Valérie Dubois, conseillère en développement

Francis Joud, conseiller en transport et circulation

François Tremblay, conseiller en développement

Crédits pour les photos

Google Streetview

Ville de Lévis

N.B. Les photos proviennent de Lévis, mais aussi d'ailleurs au Québec ou de l'étranger, et ne visent qu'à illustrer les ambiances recherchées.

Table des matières

1. INTRODUCTION	1
2. LE CONTEXTE	7
2.1 LES FORCES DU SITE ET LES POTENTIELS D'AMÉNAGEMENT.....	7
2.2 LES GRANDS DÉFIS D'AMÉNAGEMENT.....	8
2.3 LES POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT ET LES OPPORTUNITÉS	9
2.4 LES BESOINS	10
2.5 STRUCTURER LA VILLE EN RELATION AVEC LE TRANSPORT EN COMMUN – UNE GRANDE ORIENTATION DU SADR ET DU PMAD	10
2.6 AUTRE ORIENTATION DU SADR ET DU PMAD: FAVORISER UNE UTILISATION JUDICIEUSE DES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE	14
3. ORIENTATIONS.....	15
3.1 FACILITER L'ACCÈS ROUTIER AU PÔLE STRUCTURANT	15
3.2 METTRE EN VALEUR LES ESPACES DE CENTRALITÉ.....	18
3.2.1 <i>Un cœur animé, mixte, dense, piétonnier</i>	<i>19</i>
3.2.2 <i>Un milieu de vie central, profitant de la mixité, de la proximité et de l'accessibilité ..</i>	<i>24</i>
3.2.3 <i>Un boulevard présentant un caractère urbain et convivial.....</i>	<i>29</i>
3.2.4 <i>Un développement de grandes surfaces aux abords de l'autoroute.....</i>	<i>32</i>
3.2.5 <i>Des aires résidentielles de moyenne et de forte densité</i>	<i>35</i>
3.2.6 <i>La création de liens pour les piétons et les cyclistes</i>	<i>37</i>
3.3 PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT ESTHÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE 40	
4. LES AFFECTATIONS DU SOL	43
4.1 PRÉSENTATION	43
4.1.1 <i>Généralité.....</i>	<i>43</i>
4.1.2 <i>Principes d'interprétation</i>	<i>43</i>
<i>Les affectations du sol</i>	<i>43</i>
4.2 DESCRIPTION DES AFFECTATIONS DU SOL ET DES DENSITÉS DE SON OCCUPATION.....	45
4.2.1 <i>Affectation mixte – à dominante résidentielle de forte densité.....</i>	<i>45</i>
4.2.2 <i>Affectation mixte – noyau urbain convivial.....</i>	<i>47</i>

4.2.3	<i>Affectation commerciale – grandes surfaces</i>	49
4.2.4	<i>Affectation axe-structurant</i>	50
4.2.5	<i>Affectation résidentielle de moyenne densité</i>	53
4.2.6	<i>Affectation résidentielle de forte densité</i>	53
4.2.7	<i>Affectation parc et espace vert</i>	54
4.2.8	<i>Affectation conservation</i>	54
5.	LE TRACÉ DES RUES ET LE TYPE DES VOIES DE CIRCULATION	57
5.1	PRINCIPES D’INTERPRÉTATION	57
5.2	TRACÉ DES RUES.....	57
5.3	CARACTÉRISTIQUES DES VOIES DE CIRCULATION	59
5.3.1	<i>Le boulevard de la Rive-Sud</i>	59
5.3.2	<i>La rue Ernest-Lacasse</i>	61
5.3.3	<i>La rue de la Concorde</i>	62
5.3.4	<i>La rue d’ambiance parallèle au boul. de la Rive-Sud</i>	63
5.3.5	<i>La rue d’ambiance perpendiculaire au boul. de la Rive-Sud</i>	64
5.3.6	<i>Le prolongement de la rue des Tourterelles</i>	66
5.3.7	<i>Liens piétonniers et cyclables</i>	66
6.	PROGRAMME D’ACQUISITION D’IMMEUBLES	69
6.1	INTRODUCTION	69
6.2	PARTIE DU LOT 2 154 284.....	69
6.3	PARTIE DES LOTS 2 154 283, 2 976 003 ET 4 269 708	69
6.4	PARTIE DU LOT 3 845 274.....	69
6.5	AUTRES.....	70
7.	CONCLUSION	73

LISTE DES PLANCHES

PLANCHE 1 – LE SECTEUR DES CRANS

PLANCHE 2 – LE TERRITOIRE ASSUJETTI AU PPU

PLANCHE 3 – LES AFFECTATIONS DU SOL

PLANCHE 4 – LE TRACÉ DES RUES PROJETÉES

PLANCHE 5 – LE PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

1. Introduction

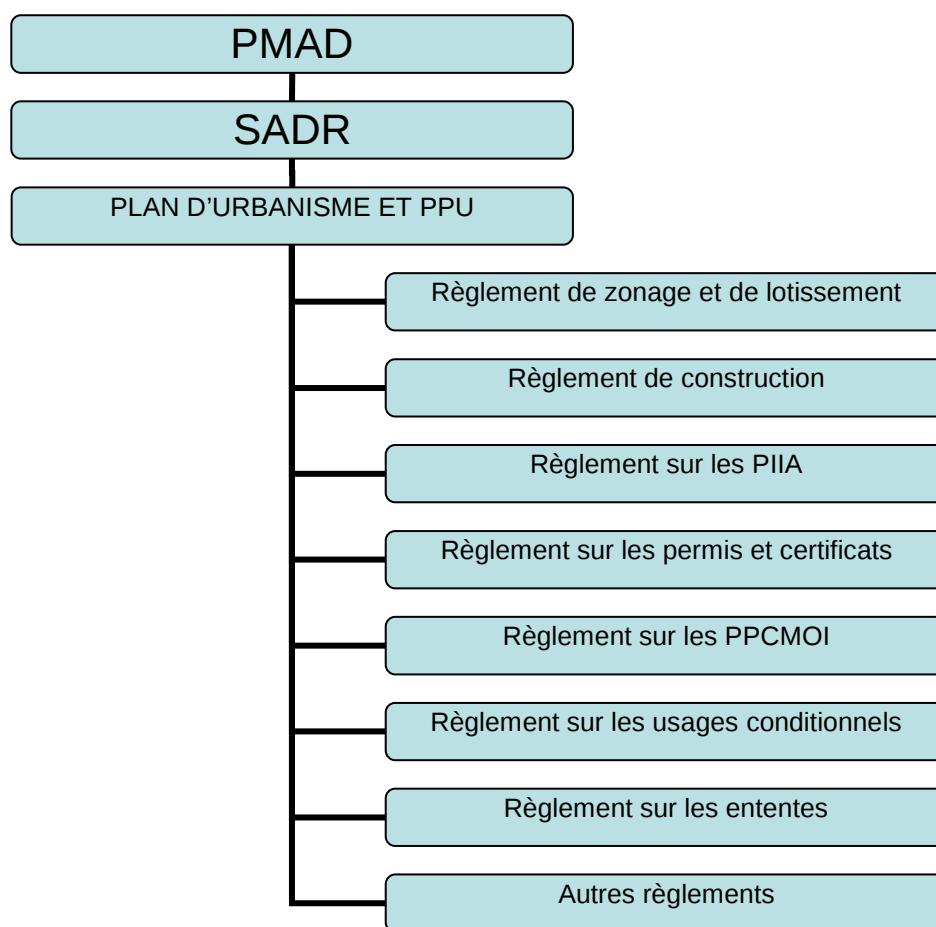
Ce document énonce les orientations de la Ville de Lévis relativement à l'aménagement d'une partie du secteur des Crans, un vaste territoire à développer.

Le secteur des Crans 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.

Alors qu'une planification détaillée est en préparation pour l'ensemble de ce territoire, la Ville de Lévis doit s'attaquer à la planification d'un espace encore plus vaste. En effet, l'entrée en vigueur du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) en 2012 amène la Ville de Lévis à réviser son schéma d'aménagement et de développement pour l'ensemble de son territoire de façon à le rendre conforme au PMAD. La Ville doit ensuite réviser son *Plan d'urbanisme* et sa réglementation d'urbanisme pour les rendre conformes au Schéma d'aménagement. Ce principe de conformité est illustré à l'organigramme figurant en page suivante.

Le PMAD contient de nombreuses orientations qui seront incidentes sur l'aménagement du territoire à Lévis. Depuis quelques années, la Ville avait anticipé certains de ces changements et avait entrepris notamment de consolider le pôle Chaudière en considérant la relation entre urbanisation et mobilité durable, et en faisant valoir les principaux éléments d'intérêt esthétique et écologique présents dans le secteur des Crans. Si bien que la Ville de Lévis a pu adopter deux programmes particuliers d'urbanisme (PPU) pour des parties du secteur des Crans en 2011. Or, l'entrée en vigueur du nouveau *Plan d'urbanisme* de Lévis, en juin 2012, a eu pour effet d'abroger les deux PPU car ils faisaient partie du *Plan d'urbanisme* de l'ex-Ville de St-Romuald.

Le présent document vise donc à adopter un PPU dans le même environnement, en considérant l'avancement des travaux de planification pour cette partie de territoire, tout en prenant soin de s'inscrire dans les orientations du PMAD de la CMQ.

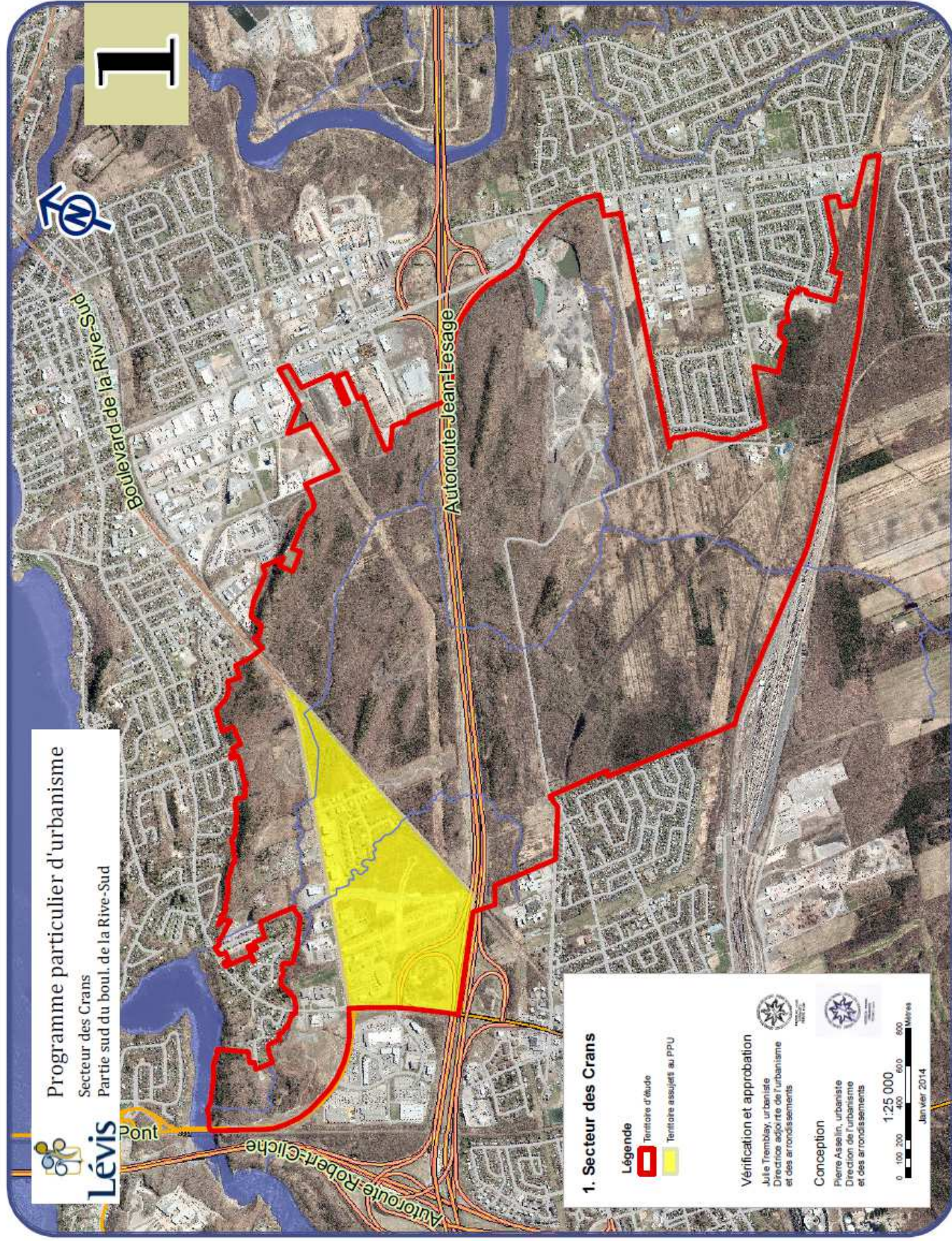


Ce PPU porte sur la partie centrale du pôle Chaudière, soit principalement un espace se trouvant du côté sud du boul. de la Rive-Sud dans le secteur St-Romuald, entre le chemin du Sault et la voie ferrée desservant le parc industriel de Saint-Romuald, notamment au carrefour des rues Ernest-Lacasse (longtemps connu comme le lien F) et de la Concorde (lien G). D'autres programmes particuliers d'urbanisme (PPU) pourront s'ajouter pour compléter celui-ci 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 Chaudière. 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.



 **Lévis**
Programme particulier d'urbanisme
Secteur des Crans
Partie sud du boul. de la Rive-Sud

1. Secteur des Crans

Légende

-  Territoire d'étude
-  Territoire assujéti au PPU

Vérification et approbation

Julie Tremblay, urbaniste
Directrice adjointe de l'urbanisme
et des aménagements

Conception

Pierre Aselin, urbaniste
Directeur de l'urbanisme
et des aménagements

0 100 200 400 600 800 Mètres

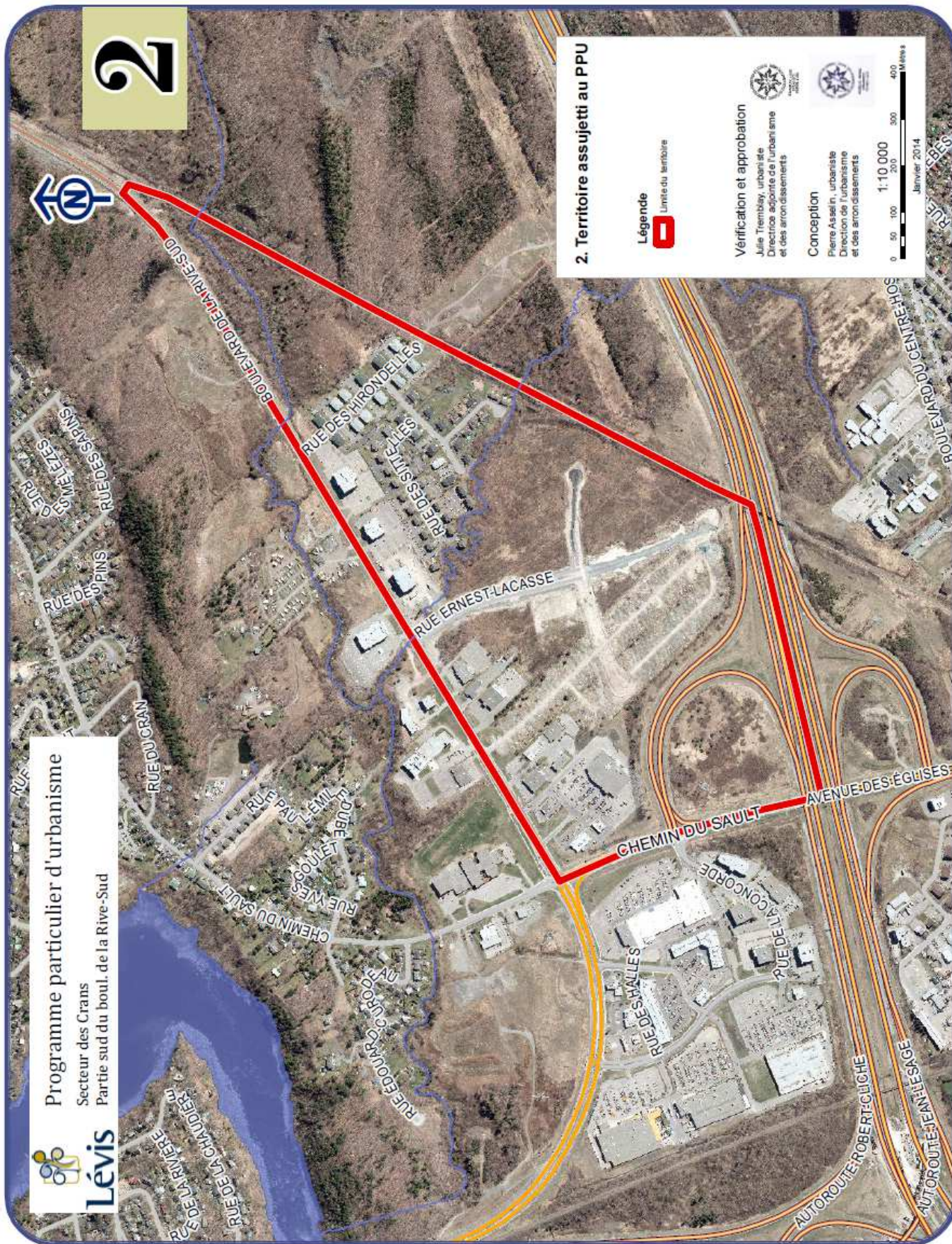
1:25 000

Janvier 2014



Programme particulier d'urbanisme
Secteur des Crans
Partie sud du boul. de la Rive-Sud

2



2. Territoire assujéti au PPU

Légende



Limite du territoire

Vérification et approbation

Julie Tremblay, urbaniste
Direction de l'urbanisme
et des aménagements

Conception

Pierre Asselin, urbaniste
Direction de l'urbanisme
et des aménagements

1:10 000

Janvier 2014



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 débord du territoire assujetti au PPU.

Depuis l'adoption du PPU précédent, en 2011, la rue Ernest-Lacasse a été aménagée et le prolongement de la rue de la Concorde vers l'est a été entrepris. Les travaux de réaménagement de la sortie 314 nord de l'autoroute Jean-Lesage, en lien avec la rue de la Concorde, sont prévus en 2014.

Plusieurs autres grandes orientations qui étaient contenues dans le PPU adopté en 2011 devraient être mises en œuvre au cours des prochaines années, avec le début de certaines constructions dès l'année 2014.

L'adoption du présent PPU permettra d'encadrer cette mise en œuvre, en considérant, tel qu'indiqué en introduction, que la situation a évolué et qu'il est opportun de rechercher la conformité au PMAD entré en vigueur en 2012.

2.1 Les forces du site et les potentiels d'aménagement

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

- ❑ Présence du pôle Chaudière, 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;
- ❑ Proximité des ponts de Québec et Pierre-Laporte;
- ❑ 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.

Le secteur des Crans a fait l'objet, au cours des dernières années, d'un premier plan de gestion des milieux naturels. Ce plan a permis d'identifier un vaste territoire naturel à conserver pour les générations futures. Il comprend des milieux humides importants, des cours d'eau, des boisés de grand intérêt, des concentrations de plantes rares et menacées, des crans rocheux et des corridors écologiques. Ce territoire de conservation favorisera la pérennité des espèces fauniques et floristiques. Il contribuera en outre à la qualité de l'espace urbain dans le secteur des Crans.

Une petite partie de l'aire de conservation se trouve dans le territoire assujéti au PPU. Il s'agit des abords du ruisseau Cantin, à l'est de la rue des Hirondelles, et des rives du ruisseau à la Loupe. Aux abords du ruisseau Cantin, des milieux humides inventoriés en 2009 font partie de l'aire de conservation. Ils comprennent la zone inondable du ruisseau Cantin.



2.2 Les grands défis d'aménagement

Le plan de gestion des milieux naturels approuvé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs permettra de répondre à plusieurs grandes préoccupations auxquelles est confronté l'aménagement du territoire dans le secteur des Crans, en particulier les suivantes :

- ❑ L'arrimage entre la conservation du milieu naturel et le développement urbain;
- ❑ La présence d'une zone inondable en bordure du ruisseau Cantin.

Pour le territoire assujéti au PPU, ce plan de gestion aura surtout pour effet de protéger un cadre naturel qui mettra en valeur les espaces de centralité contenus dans le pôle Chaudière.

Plus spécifiquement, les principaux défis qui conditionnent l'aménagement du territoire assujéti sont les suivants :

- ❑ 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;
- ❑ Difficulté d'accès aux espaces construits compte tenu des nombreux non-accès existants et à venir;
- ❑ Des tendances lourdes, bien imprimées, peu favorables à la mobilité durable, mais auxquelles il est difficile de déroger. Ces tendances se manifestent comme suit :
 - Des développements conçus pour l'automobile (grandes surfaces de stationnement au sol, espaces de stationnement en cour avant, absence de mesures pour les piétons et cyclistes);
 - Des développements mono-fonctionnels;
 - Un bâti de faible densité;
 - Un tissu commercial discontinu;
 - Une architecture commerciale inintéressante;
 - Un environnement commercial inhospitalier pour l'être humain, dépourvu d'espace de rencontre et de milieu naturel;
- ❑ Faible présence résidentielle dans le pôle;
- ❑ 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.

2.3 Les potentiels de développement et les opportunités

Les grandes opportunités sont les suivantes :

- ❑ L'emplacement stratégique du pôle Chaudière pour le développement du secteur tertiaire :
 - à la jonction des autoroutes Jean-Lesage et Robert-Cliche;
 - à l'approche des ponts de Québec et Pierre-Laporte;
 - traversé par le boul. de la Rive-Sud;
 - à peu près à la jonction des arrondissements des Chutes-de-la-Chaudière-Est et des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest;
- ❑ La consolidation du pôle Chaudière;
- ❑ Les forts potentiels de marché résidentiel, commercial et de bureaux;

- ❑ Un mouvement de plus en plus affirmé vers le développement du transport en commun;
- ❑ La restructuration du réseau de transport en commun entrepris par la STLévis et le réaménagement du boul. de la Rive-Sud qui en découle;
- ❑ L'arrivée prochaine de projets majeurs au sein du territoire visé :
 - un projet commercial moteur en bordure de l'autoroute Jean-Lesage;
 - un immeuble résidentiel de gros gabarit, à forte densité, avec stationnement essentiellement souterrain, nombreux services pour ses occupants et une certaine présence commerciale au rez-de-chaussée;
 - d'autres projets sont à l'étude présentement.

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 et d'améliorer la circulation entre les secteurs St-Jean-Chrysostome, Charny et St-Romuald, surtout en considérant le potentiel de développement du pôle structurant; des besoins importants aussi pour un transport en commun plus performant; il faut enfin répondre aux besoins des piétons et des cyclistes pour des déplacements plus sécuritaires et plus confortables;
- ❑ 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 en relation avec le transport en commun – une grande orientation du SADR et du PMAD

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 est issue du *Schéma d'aménagement et de développement révisé* de la Ville de Lévis. Le PMAD, adopté par la CMQ en 2012, en a fait son principal enjeu. 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 le nombre de déplacements croît de façon plus 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.
- Peu d'aménagements et services favorisent l'intermodalité.

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 a déjà entrepris à cette fin la restructuration complète de son réseau.

Afin de rendre le transport en commun et les déplacements 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.

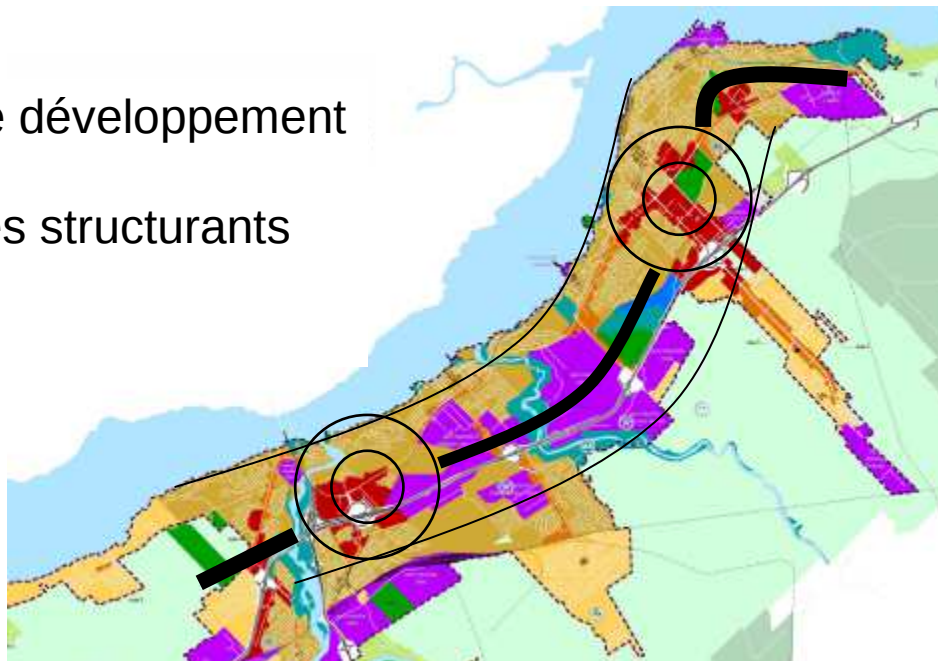
Pour ce faire, une solution consiste à construire et à redévelopper la ville autour des grands axes qui composeront le réseau de transport en commun et qui doivent être planifiés simultanément avec la planification du développement urbain. Déjà l'ossature urbaine favorise la structuration du réseau de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

Cette stratégie est d'ailleurs celle du PMAD qui veut que l'on structure le milieu urbain en dirigeant la croissance vers les pôles métropolitains et le long des axes structurants du territoire. Le PMAD reconnaît le pôle Chaudière et considère le boulevard de la Rive-Sud et le lien G comme des axes structurants. En vertu du PMAD, il faut prévoir une forte densité et une grande mixité d'activités urbaines dans les pôles et le long des axes structurants. Il faut y prévoir un transport en commun à haut niveau de service ainsi que des aménagements qui favorisent le transport en commun et les déplacements actifs (à pied ou à vélo). Le cadre bâti doit être adapté aux besoins des personnes, notamment des piétons.

Cette orientation en faveur du transport en commun et des déplacements actifs s'inscrit également dans la deuxième stratégie du PMAD qui veut que la Ville de Lévis double les parts modales du transport en commun d'ici 2031 et qu'elle augmente les parts modales des déplacements à pied et à vélo.

Le PMAD demande à la Ville de Lévis de consolider les secteurs déjà urbanisés afin de rentabiliser les équipements et les infrastructures. La consolidation comprend en particulier le développement des pôles et le long des axes structurants. En milieu urbain, au moins 60% de la croissance doit être localisée dans les pôles et le long des axes. La consolidation du pôle Chaudière aura pour effet de favoriser la durabilité des ponts de Québec et Pierre-Laporte en favorisant le développement local, réduisant ainsi les déplacements inter-rives.

Enfin, le PMAD demande à la Ville de Lévis d'attirer le développement en accueillant la croissance dans des lieux d'emploi de qualité. Pour ce faire, le PMAD préconise des aménagements qui favorisent les déplacements actifs et qui prennent en considération la qualité des espaces publics, l'intégration des réseaux d'utilité publique dans le paysage, la qualité de l'architecture des bâtiments, de l'affichage, de l'éclairage, des aménagements extérieurs, des espaces de stationnement, etc.

2.6 Autre orientation du SADR et du PMAD: favoriser une utilisation judicieuse des éléments d'intérêt écologique

L'espace de conservation défini par la Ville de Lévis en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (voir 2.1 et 2.2) permettra de faire l'utilisation qui paraît la plus judicieuse des éléments d'intérêt écologique, dans une approche de développement durable.

Des mesures réglementaires couplées à un mécanisme foncier (compensations et servitudes) favoriseront la conservation du milieu naturel. Ces mesures sont décrites à la section 3.3.

3. Orientations

3.1 Faciliter l'accès routier au pôle structurant

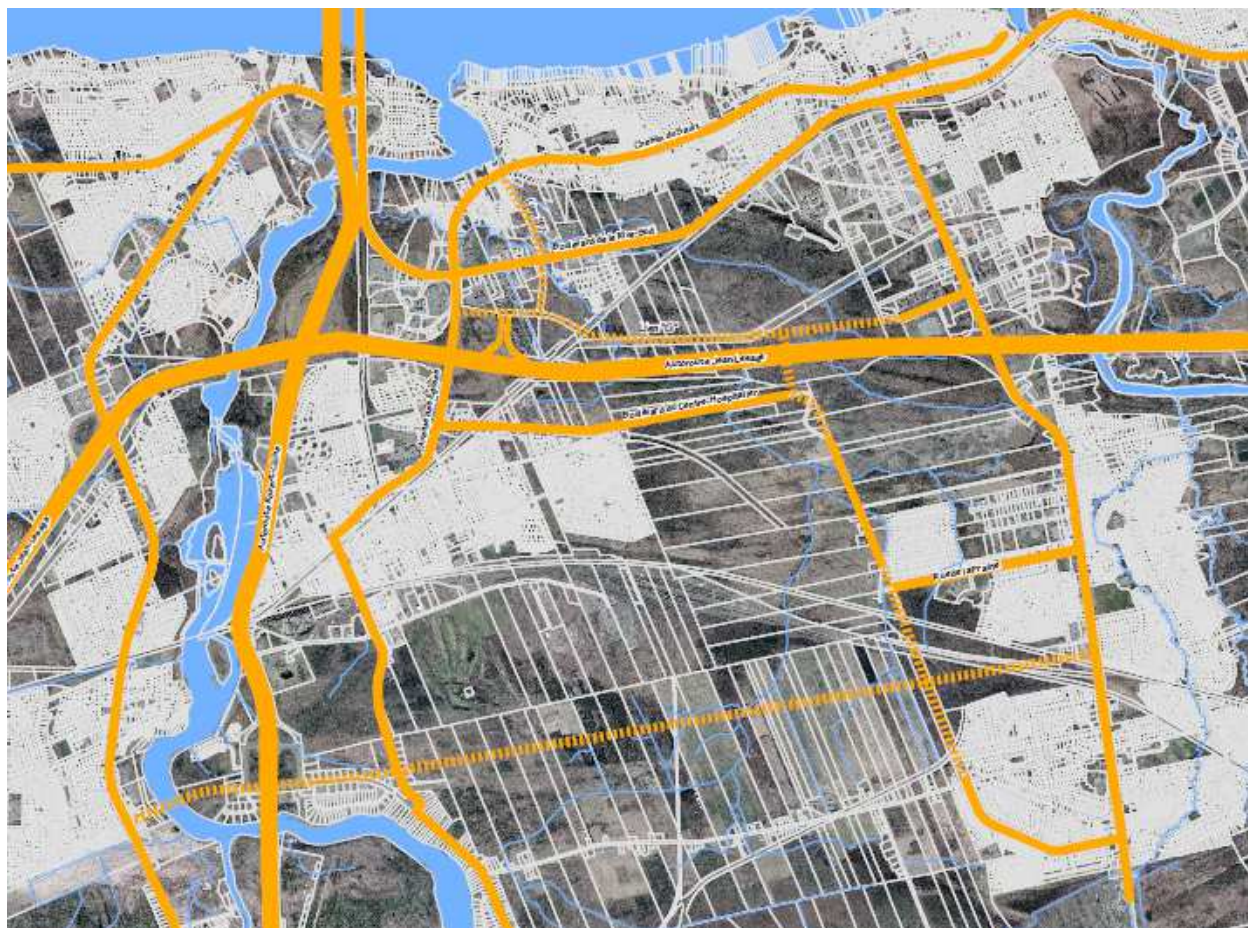
Dans la mesure où elle adhère aux principes du développement durable, la Ville de Lévis doit inévitablement faire un virage vers une utilisation accrue du transport en commun. La Société de transport de Lévis (STLévis), en collaboration avec la Ville de Lévis, planifie présentement une restructuration 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, pour corriger les faiblesses du réseau actuel et pour renverser les tendances en matière de déplacement. 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, soit le prolongement de la rue de la Concorde, est déjà en cours d'aménagement et la sortie 314 nord sera réaménagée pour former une intersection en « T » avec cette rue. 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.

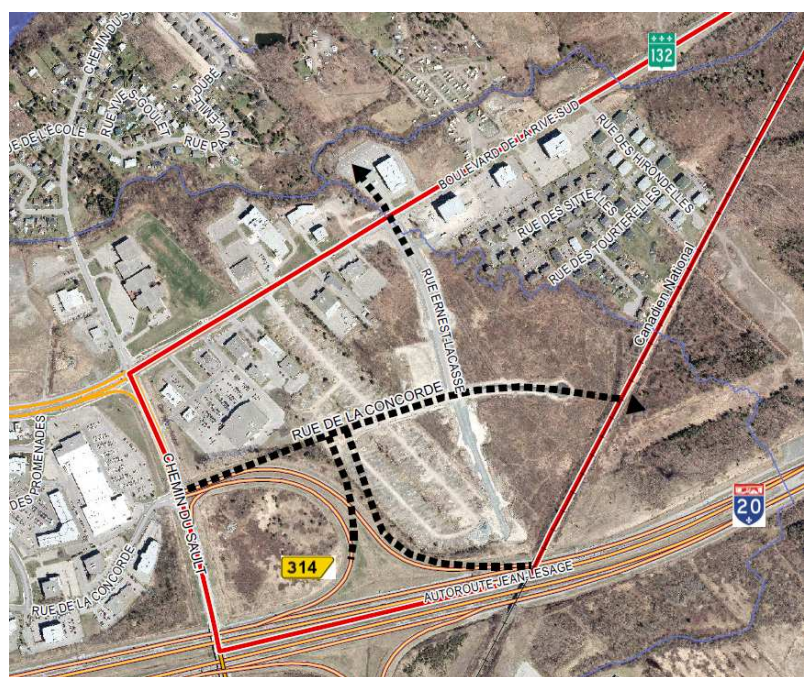


- 2° Aménagement d'un lien à peu près dans l'axe du Petit-St-Jean dans le secteur St-Jean-Chrysostome avec raccordement au lien G, ce qui suppose un étagement au-dessus de l'autoroute Jean-Lesage; ce lien facilitera l'accès au pôle structurant depuis le secteur St-Jean-Chrysostome; du côté sud, il pourrait se prolonger vers la rue des Champs, au-delà de la cour de triage Joffre, et vers le secteur 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. 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 les secteurs Charny, St-Jean-Chrysostome, Ste-Hélène-de-Breakeyville et St-Rédempteur, sans être

obligé de recourir au réseau autoroutier qui est beaucoup trop sollicité pour les déplacements locaux. L'étagement sur l'autoroute Jean-Lesage permettra en outre de soulager l'axe des Églises – du Sault qui présente les signes d'une importante congestion.

- 3° Aménagement de la rue Ernest-Lacasse, initialement appelée le lien « F », permettant d'accéder directement à la rue de la Concorde (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 lien accroîtra la fluidité de la circulation dans ce secteur en plus d'améliorer l'accès au pôle structurant en développement. La partie de la rue Ernest-Lacasse comprise entre le boul. de la Rive-Sud et la rue de la Concorde a été aménagée en 2013. Elle 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 décrites dans les pages suivantes.



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 susciter 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, au sud de la rue de la Concorde, 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.

Une autre partie du territoire, au nord de la rue de la Concorde, se prête à un modèle de développement novateur, davantage tourné vers le piéton. Inévitablement, l'arrivée des grandes surfaces constituera un moteur permettant d'attirer ce développement.

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 PMAD, le boul. de la Rive-Sud est voué à jouer un rôle structurant dans l'aménagement et le développement du territoire lévisien.

À cet axe structurant s'ajoutent les rues Ernest-Lacasse et de la Concorde qui sont essentiellement destinées 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.

La configuration du réseau routier dicte les potentiels de développement. La proximité du boulevard de la Rive-Sud, qui constitue un axe structurant de première importance, favorise la mixité et les déplacements actifs et collectifs; tandis que la proximité de l'autoroute Jean-Lesage favorise le transit et les déplacements régionaux.

La mise en valeur de la centralité s'exprimera à travers :

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

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.

3.2.1 Un cœur animé, mixte, dense, piétonnier

Entre le chemin du Sault et la rue Ernest-Lacasse, 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 favorisant une vie de communauté, le côtoiement des personnes, le partage des espaces publics par des résidents, des travailleurs, des consommateurs, des étudiants et le déplacement piétonnier.



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.

La qualité de l'espace public sera primordiale dans l'aménagement de ce milieu de vie. La place publique localisée au centre sera accessible au piéton par un réseau de trottoirs conçus pour la vie urbaine. La place et les trottoirs seront encadrés par un bâti le plus continu possible, implanté en relation avec les rues projetées. En plus de contribuer à l'ambiance, les nouvelles rues sont destinées à optimiser l'accessibilité pour l'ensemble du quadrilatère compris entre le chemin du Sault et la rue Ernest-Lacasse, compte tenu des nombreuses servitudes de nonaccès présentes dans ce secteur et compte tenu des rôles que jouent le boulevard de la Rive-Sud, le chemin du Sault, la rue de la Concorde et la rue Ernest-Lacasse 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.

Ainsi, la place publique sera aménagée à l'intersection de deux nouvelles rues. Une première sera parallèle au boul. de la Rive-Sud, entre celui-ci et la rue de la Concorde. Elle permettra d'accéder aux établissements situés à l'ouest, notamment le marché d'alimentation IGA. Elle se poursuivra à même le site du marché d'alimentation jusqu'au boul. de la Rive-Sud. Une autre rue reliera la première et le boul. de la Rive-Sud, à peu près à mi-chemin entre le chemin du Sault et la rue Ernest-Lacasse.

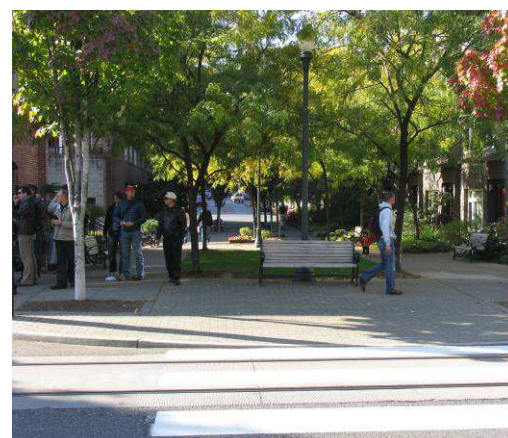


Des feux de circulation permettront de gérer et sécuriser les mouvements de circulation aux endroits appropriés, sur le boul. de la Rive-Sud et sur la rue Ernest-Lacasse. On verra plus loin les orientations relatives au boul. de la Rive-Sud.

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 (de 4000 à 5000 m²), en relation avec la capacité du site et le potentiel d'implantation des établissements.

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. Prendre en compte la dimension humaine suppose qu'on parvienne à un équilibre entre la densité du bâti et l'échelle du piéton. D'une part, il faut, en termes d'activité humaine, créer une masse critique suffisante pour rendre viable une vie commerciale riche et diversifiée, générer une animation des espaces voués au piéton; d'autre part, l'échelle humaine suggère plutôt des espaces et composantes bâties de dimensions relativement modestes. Cet équilibre se traduit notamment de la façon suivante :

- 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 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, le plus possible ; les bâtiments près des rues Ernest-Lacasse et de la Concorde l'isolent de la



circulation de transit et de ses nuisances (notamment le bruit); ces bâtiments auront façade sur les deux côtés;

- 4° il faut 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 ; il doit le moins possible couper la continuité du bâti le long des rues d'ambiance;
- 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 qui sera permise comme usage temporaire;
- 8° en bordure des rues d'ambiance piétonnière, l'encadrement du domaine public sera maximal, c'est-à-dire que les bâtiments seront alignés en bordure de rue et qu'ils doivent former un alignement le plus continu possible; la marge de recul avant pourrait être presque nulle; on cherche à implanter les bâtiments de façon contiguë, le plus possible;
- 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 surtout réservés à des fonctions commerciales, de services ou communautaires 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 : 3 à 8 étages; la hauteur des bâtiments sera variable; à certains endroits, des bâtiments de moindre hauteur pourront être construits en raison d'un moindre gabarit qui pourrait, lui-même, résulter de contraintes d'espace ou de l'environnement commercial existant; les bâtiments pourront comprendre des basiliaires (généralement d'une hauteur d'environ 4 mètres), en retrait desquels seront érigés les étages supérieurs;



- 13° certaines exigences quant au nombre minimum de cases de stationnement pour les usages d'habitation doivent être diminuées de façon à refléter la centralité du lieu, pour tenir compte des alternatives à l'automobile dans les modes de déplacement, pour encourager les déplacements actifs et collectifs et pour favoriser une utilisation optimale du territoire, sachant que le stationnement des véhicules consomme beaucoup d'espace;
- 14° les aménagements sur le domaine public et privé doivent favoriser l'accessibilité pour toutes les personnes, notamment les personnes à mobilité réduite;
- 15° les entrepôts à titre de bâtiments accessoires seront interdits.

L'implantation de quelques bâtiments le long de la rue de la Concorde ainsi que la dénivellation entre ce développement et la rue de la Concorde (plus haute que le site) permettront d'isoler le quartier par rapport à l'importante présence véhiculaire sur cette rue et sur l'autoroute. Des plantations fermeront aussi l'espace le long de la rue de la Concorde et permettront de créer un environnement qui se dissocie de la zone de grandes surfaces.

Aussi, la rue Ernest-Lacasse jouera un rôle de collectrice puisqu'elle donnera accès à l'autoroute Jean-Lesage (sortie 314) via la rue de la Concorde. 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 et cyclables 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 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 stationnements intérieurs. Dans certains cas, les bâtiments existants pourraient être agrandis ou modifiés en relation avec les nouvelles voies de circulation et les nouveaux espaces publics.

Les fils d'utilité publique devront être enfouis.

3.2.2 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 de la rue Ernest-Lacasse, près du ruisseau 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.

À l'instar du futur développement entourant la place publique, à l'ouest de la rue Ernest-Lacasse, une mixité des activités est recherchée et devrait s'implanter le long d'une rue d'ambiance. Le concept prévoit donc la présence d'établissements commerciaux, de services ou communautaires au rez-de-chaussée. Certains bâtiments pourraient être occupés par des activités de services ou de bureaux aux étages; par contre, une part importante de ces planchers devra être réservée à la fonction résidentielle.



Ainsi, on projette le prolongement vers l'est de la rue d'ambiance prévue à l'ouest d'Ernest-Lacasse. Cette rue doit faire le lien entre Ernest-Lacasse et de la Concorde. Les intersections sur les rues Ernest-Lacasse et de la Concorde doivent être positionnées de façon stratégique pour éviter de multiplier les accès et offrir la meilleure fluidité possible sur les axes principaux (Ernest-Lacasse et de la Concorde).

Comme dans le cas précédent, la création de développement de forte densité commande 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 et cyclables, 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.

Un espace vert devrait être aménagé entre la rue projetée et le ruisseau à la Loupe, mettant en valeur les rives boisées et favorisant la rencontre des résidents, travailleurs, consommateurs, étudiants et autres usagers potentiels dans un cadre naturel. Ce lieu de rencontre et de détente procurerait l'attrait recherché et deviendrait un élément identitaire pour ce milieu de vie.

La mise en valeur de l'espace 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 et publics, en particulier près du ruisseau. Par contre, il y a lieu d'éviter le plus possible les interventions dans la bande riveraine elle-même afin de limiter les impacts sur le cours d'eau. Des liens piétonniers publics doivent être prévus, entre autres :

- 1° vers la place publique et la rue d'ambiance qui sont projetées du côté ouest de la rue Ernest-Lacasse;
- 2° vers le boul. de la Rive-Sud, pour donner accès aux autobus (en particulier les parcours Lévisiens), mais aussi pour relier entre elles les différentes zones à forte densité d'activité humaine;
- 3° vers la rue des Tourterelles située sur l'autre rive du ruisseau à la Loupe, dans le but de donner accès aux résidents actuels et futurs de ce quartier résidentiel;
- 4° et vers le parc des Hirondelles via la rue des Mésanges.

Ces liens créeront un circuit favorisant la marche, aussi bien pour des raisons de santé que pour répondre à des besoins de mobilité.

Plusieurs principes d'aménagement prévus du côté ouest d'Ernest-Lacasse s'appliquent aussi du côté est, avec le même objectif, soit de concilier la recherche d'une forte densité d'activité humaine et le respect de l'échelle humaine. Les

principes d'aménagement qui devront, pour la plupart, donner lieu à des dispositions réglementaires (zonage, PIIA ou autre) sont les suivants :

- 1° la rue d'ambiance comportera 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° la rue aura le même gabarit que la rue projetée à l'ouest d'Ernest-Lacasse;
- 3° les bâtiments seront implantés en relation avec les rues :
 - a) le plus près possible de la rue, avec marge de recul avant minimale de 1,5 mètre en bordure de la rue d'ambiance;
 - b) le plus près possible des autres rues, avec marge de recul avant minimale de 6 mètres;
- 4° il faut prévoir des endroits pour s'asseoir, tantôt au soleil, tantôt à l'ombre;
- 5° 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) ; en bordure de la rue d'ambiance, les abords immédiats de la rue doivent être réservés à des fonctions commerciales, de service ou communautaires afin de soutenir la vie urbaine;
- 6° y autoriser l'habitation aux étages et dans les parties de bâtiment situées en retrait de cette rue;
- 7° autoriser des usages de commerce ou services sur tous les terrains, en appliquant toutefois des mesures de contingentement qui permettront d'assurer une présence résidentielle importante dans cet environnement; aussi, on interdira l'aménagement d'activités non-résidentielles au-dessus des logements;
- 8° l'entreposage extérieur sera interdit, sauf l'exposition et la vente de marchandise qui sera permise comme usage temporaire;
- 9° les implantations seront contiguës, le plus possible, de façon notamment à maintenir l'intérêt du piéton tout au long de la rue ; le stationnement hors rue sera principalement aménagé en souterrain ou en cour arrière et dissimulé ; il doit le moins possible couper la continuité du bâti le long des rues d'ambiance;
- 10° les implantations permettront d'avoir des vues sur une architecture intéressante, sur un parc ou sur un espace vert; les bâtiments auront un traitement architectural favorisant la présence des piétons;

- 11° sur la rue d'ambiance, la partie des rez-de-chaussée faisant face à la rue sera réservée à des fonctions commerciales, de service ou communautaires de façon à offrir une transparence des façades et animer le milieu; l'architecture et l'affichage seront harmonieux et distinctifs ;
- 12° possibilité de terrasses extérieures pour restaurant, bistro, cafés, etc.;
- 13° hauteur minimale de 4 étages; hauteur maximale qui pourrait être croissante du nord vers le sud, variant de 6 étages dans la partie nord à 10 étages dans la partie sud;
- 14° pour les usages résidentiels et de bureau, une majorité de stationnement doit être aménagée en souterrain; les espaces de stationnement autorisés à l'extérieur viseront surtout à répondre aux besoins de courte durée;
- 15° pour les usages commerciaux, les besoins en stationnement devraient être satisfaits surtout par l'aménagement de stationnement sur rue et par l'aménagement d'espaces de stationnement en cour arrière; l'extrémité Est du développement, près du ruisseau à la Loupe et de la voie ferrée, constitue un espace propice à l'aménagement d'espace de stationnement au sol; au besoin, ces espaces pourraient être aménagés sur deux niveaux, avec un niveau inférieur enfoui, en tout ou en partie, de façon à minimiser l'impact visuel de ces aménagements; ces espaces peuvent être destinés à un usage principal de stationnement; ces espaces de stationnement doivent être discrets et ne pas affecter de façon significative la continuité du bâti le long de la rue d'ambiance;
- 16° certaines exigences quant au nombre minimum de cases de stationnement pour les usages d'habitation doivent être diminuées de façon à refléter la centralité du lieu, pour tenir compte des alternatives à l'automobile dans les modes de déplacement, pour encourager les déplacements actifs et collectifs et pour favoriser une utilisation optimale du territoire, sachant que le stationnement des véhicules consomme beaucoup d'espace;
- 17° les cours arrière devraient comprendre un espace vert significatif et être aménagées pour offrir aux futurs occupants un milieu de vie attrayant; le stationnement peut être dissimulé sous des terrasses aménagées en jardins;
- 18° favoriser une gestion écologique des eaux de surface; en général, favoriser des cours arrière végétalisées pour créer des milieux de vie agréables, mais aussi pour favoriser la percolation et la rétention de l'eau de pluie; interdire les entrepôts et les cabanons à l'exception de ceux pour les piscines;
- 19° pour les logements, exiger l'aménagement d'espace de rangement au sous-sol des bâtiments;

- 20° les cours avant des bâtiments ayant front sur la rue d'ambiance doivent constituer le prolongement du trottoir et être pavées;
- 21° accès piétonnier à partir du trottoir, soulignement de l'entrée principale du bâtiment et protection de l'entrée contre les intempéries;
- 22° dissimulation des aires de stationnement extérieur par traitement paysager ; plantation dense aux abords de la voie ferrée pour former un écran visuel efficace quelle que soit la saison;
- 23° des supports à bicyclettes, de préférence à l'abri des intempéries, devront être installés en divers endroits de façon à desservir tous les immeubles et ainsi encourager l'utilisation de ce mode de déplacement;
- 24° les aménagements sur le domaine public et privé doivent favoriser l'accessibilité pour toutes les personnes, notamment les personnes à mobilité réduite.

Un tel développement devrait aller de pair avec le développement du transport en commun, à court terme. Déjà les parcours Lévisiens qui constitueront l'épine dorsale du transport en commun à Lévis sont en place. La STLévis a procédé à l'acquisition de nouveaux autobus pour accroître son offre de service. 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 création de ce milieu de vie se traduira aussi par l'enfouissement des fils d'utilité publique.

3.2.3 Un boulevard présentant un caractère urbain et convivial

Le boulevard de la Rive-Sud fera l'objet d'un important réaménagement au cours des prochaines années, dans le contexte d'une mise en valeur et d'un rehaussement de la qualité de service pour le transport en commun. Ce projet est planifié de concert avec la Société de transport de Lévis et se trouve présentement à l'étape d'avant-projet et d'étude d'impacts.

Le projet consiste principalement à aménager des voies réservées pour autobus sur l'ensemble du parcours des Lévisiens-1 et 2, soit depuis la route Mgr-Bourget jusqu'au chemin du Sault. Les Lévisiens-1 et 2 sont des parcours de bus à haut niveau de service (BHNS) sur lesquels la STLévis cherche à garantir la vitesse et le respect de l'horaire tout en offrant une grande fréquence et une grande amplitude horaire. Le Lévisien-1 fait le lien entre la Traverse de Lévis et le secteur St-Étienne,

en empruntant successivement la côte Fréchette, la rue Wolfe, la route Mgr-Bourget, le boul. de la Rive-Sud et la route 116. Le Lévisien-2 fait le même trajet depuis la Traverse de Lévis jusqu'au pont de Québec qu'il emprunte ensuite pour se diriger vers l'université Laval. Le boul. de la Rive-Sud jouera donc un rôle majeur dans l'organisation du transport en commun à Lévis.

Le projet comportera différentes mesures directement reliées aux travaux pour le BHNS, notamment les voies réservées elles-mêmes (qui pourraient être aménagées au centre de la chaussée pour un maximum d'efficacité), des stations spécifiquement aménagées, des trottoirs pour donner accès aux piétons, l'installation ou le déplacement de feux de circulation, etc. Les aménagements doivent être précisés au cours de l'année 2014.



Le boul. de la Rive-Sud deviendra vraiment un axe structurant au sens du PMAD. Il agira en effet comme un aimant permettant d'attirer l'activité humaine en vue de déplacer le maximum de personnes à pied et par transport en commun. Avec les parcours Lévisiens, le boulevard permet de relier les pôles Chaudière et Desjardins, certains pôles de l'agglomération de Québec (pôle Laurier et université Laval) ainsi que les secteurs Lévis, St-Romuald, St-Nicolas, St-Rédempteur et St-Étienne-de-Lauzon.

Il y a lieu de préconiser de fortes densités pour les espaces situés à distance de marche de l'axe structurant de façon à répondre à de nouveaux besoins, rentabiliser

l'occupation de l'espace, faciliter les déplacements et encourager les modes de déplacement alternatifs à la voiture privée.

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 mise 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. Les rez-de-chaussée doivent conserver une vocation commerciale ou de service (service privé ou service public).
- 3° Hauteur générale de 4 à 8 étages. Hauteur minimale pouvant varier de 3 à 4 étages, selon la taille des lots notamment.
- 4° Marge de recul avant minimale relativement faible dans les zones concernées (environ 6 mètres); et, par PIIA, favoriser le respect d'un alignement sur rue. Un recul moins important favoriserait davantage l'animation et l'encadrement du boulevard; par contre, les marges de recul retenues visent surtout à faciliter le déneigement et le stockage de la neige qui, autrement, devrait être transportée vers des sites d'élimination.
- 5° Présence d'éléments repères aux principales 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° Accès piétonnier à partir du trottoir (parvis paysager); soulignement de l'entrée principale du bâtiment et protection de l'entrée contre les intempéries.
- 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° Certaines exigences quant au nombre minimum de cases de stationnement pour les usages d'habitation doivent être diminuées de façon à refléter la centralité du lieu, pour tenir compte des alternatives à l'automobile dans les

modes de déplacement, pour encourager les déplacements actifs et collectifs et pour favoriser une utilisation optimale du territoire, sachant que le stationnement des véhicules consomme beaucoup d'espace.

- 9° Bâtiments d'une grande qualité architecturale. Interdire les entrepôts et les cabanons.
- 10° Aménagement paysager de grande qualité et plantation d'arbres en cour avant.
- 11° Les aménagements sur le domaine public et privé doivent favoriser l'accessibilité pour toutes les personnes, notamment les personnes à mobilité réduite.

En outre, l'accès aux terrains doit être favorisé par les rues transversales plutôt que par le boul. de la Rive-Sud, de façon à conserver la fonctionnalité de ce dernier et réduire les sources de conflits de circulation potentiels.

Les dispositions réglementaires pourront être assouplies pour la zone qui sera créée à l'est de la rue des Hirondelles compte tenu des contraintes relatives à la taille du seul terrain disponible.

3.2.4 Un développement de grandes surfaces aux abords de l'autoroute

Aux abords de l'autoroute, au sud de la rue de la Concorde, 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. Aux grandes surfaces s'ajoutent généralement des établissements de taille beaucoup plus modestes. L'espace de stationnement au sol occupera 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 la rue de la Concorde, 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.

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;
- 2° 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;
- 3° autoriser la vente d'essence à titre d'usage principal et prévoir les normes en conséquence, notamment la possibilité de très petits bâtiments;
- 4° autoriser les services de réparation automobile, 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° exiger des toits végétalisés ou de couleur pâle pour diminuer les îlots de chaleur;
- 7° autoriser les stationnements étagés isolés hors sol ou intégrés selon certaines restrictions afin d'assurer l'intégration harmonieuse de telles constructions;
- 8° prohiber les usages du groupe Habitation, les écoles primaires et secondaires;
- 9° les aménagements sur le domaine public et privé doivent favoriser l'accessibilité pour toutes les personnes, notamment les personnes à mobilité réduite;
- 10° le lotissement et les implantations devront être conçus de façon à minimiser le nombre d'accès véhiculaires privés sur la rue de la Concorde et, le cas échéant, à y prévoir des accès sécuritaires considérant la proximité des intersections de rue existantes et projetées, la configuration du réseau de rues, la géométrie des rues (en plan et en profil) ainsi que la position des autres accès véhiculaires existants ou projetés.

3.2.5 Des aires résidentielles de moyenne et de forte densité

Le développement résidentiel existant autour de la rue des Hirondelles se trouve à la fois dans le corridor de l'axe structurant et dans l'aire d'influence du pôle structurant.

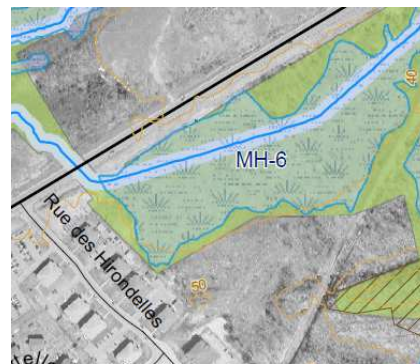


En plus de confirmer l'espace résidentiel existant, le PPU prévoit sa consolidation par le prolongement de la rue des Tourterelles vers l'est, à même un espace vacant enclavé entre la voie ferrée, le boul. de la Rive-Sud et l'arrière des lots ayant front sur la rue des Hirondelles. Il s'agit d'une propriété de 4,7 hectares qui profite de la proximité des activités commerciales et de bureaux, de la proximité du BHNS et d'un environnement naturel de très grande qualité.

Aussi, il est prévu depuis longtemps que la rue des Hirondelles sera prolongée vers le sud pour donner accès à une zone d'affaires dont la planification reste à faire. D'ores et déjà, on peut néanmoins confirmer la volonté de la Ville de prolonger cette rue et d'aménager un passage à niveau pour traverser la voie ferrée. Sans connaître présentement les détails d'aménagement de la partie sud de la voie ferrée, on peut certainement anticiper qu'il s'agira d'une zone d'activité humaine intensive.

Dans le prolongement de la rue des Tourterelles, la partie développable qui représente environ 2 ha sera vouée à une forte densité résidentielle afin de mettre en valeur le BHNS, le pôle Chaudière ainsi que tous les établissements commerciaux et de services situés à proximité.

Une partie importante du site, soit 2,7 ha, se trouve dans l'aire de conservation des milieux naturels du secteur des Crans. Elle correspond à un vaste milieu humide (MH-6) et comprend les rives et la zone inondable du ruisseau Cantin. Cet espace constitue un corridor écologique important pour la faune et la flore. Sa conservation à l'état naturel contribuera en outre à la qualité du milieu de vie pour les résidents actuels et futurs.



Compte tenu de la topographie du site et de la présence de la voie ferrée, la rue des Tourterelles sera prolongée pour se terminer par un cul-de-sac. Néanmoins, la recherche d'une forte densité et la nécessité d'accroître les modes de déplacement doux justifient des aménagements qui s'adressent en particulier aux piétons :

- 1° un trottoir sur au moins un côté de la rue prolongée;
- 2° un lien piétonnier serait pertinent entre l'extrémité du cul-de-sac et l'aire de conservation qui est appelée à devenir un grand espace vert accessible aux randonneurs;
- 3° il serait également opportun, éventuellement, d'ajouter des trottoirs sur la rue des Hirondelles, en particulier pour donner accès au transport en commun (boul. de la Rive-Sud et lien G) et pour donner accès à une future zone d'affaires au sud de la voie ferrée;
- 4° un trottoir existant sur la rue des Tourterelles, entre la rue des Hirondelles et le ruisseau à la Loupe, permettra d'accéder aux rues commerciales décrites plus haut.

En outre, concernant le site vacant et en partie développable, la réglementation d'urbanisme devra tenir compte des mesures et règles suivantes :

- 1° Pour mettre en valeur la centralité, optimiser l'utilisation du site et offrir des espaces extérieurs privés de bonne qualité, les espaces de stationnement seront principalement souterrains. Des espaces d'appoint devront néanmoins être aménagés au sol pour les visiteurs, de préférence en cour arrière ou, dans l'impossibilité, en cour latérale.

- 2° Certaines exigences quant au nombre minimum de cases de stationnement pour les usages d'habitation doivent être diminuées de façon à refléter la centralité du lieu, pour tenir compte des alternatives à l'automobile dans les modes de déplacement, pour encourager les déplacements actifs et collectifs et pour favoriser une utilisation optimale du territoire, sachant que le stationnement des véhicules consomme beaucoup d'espace.
- 3° Les implantations de bâtiment doivent être parallèles à la rue pour mettre en valeur l'espace public et pour éviter l'aménagement des entrées de garage en cour avant.
- 4° Favoriser des cours végétalisées.
- 5° Interdire les cabanons à l'exception de ceux requis pour les piscines.
- 6° Hauteur minimale de 3 étages et maximale de 6 étages.
- 7° Implantations de bâtiments en bordure de rue le plus possible, tout en respectant une marge de recul de 6 mètres pour faciliter le déneigement.
- 8° Accès piétonnier entre le trottoir et le bâtiment, soulignement de l'entrée principale du bâtiment et protection de l'entrée contre les intempéries.
- 9° Les portes d'accès véhiculaires aux stationnements intérieurs ne sont pas situées sur un mur faisant face à une rue.
- 10° Les aménagements sur le domaine public doivent favoriser l'accessibilité pour toutes les personnes, notamment les personnes à mobilité réduite.

3.2.6 La création de liens pour les piétons et les cyclistes

La centralité qui s'exprime ici sous forme polaire (le pôle Chaudière) 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 réponse durable à des préoccupations de santé collective. Des études ont en effet démontré la relation entre l'aménagement de la ville, notamment sa « marchabilité », et la santé des citoyens.

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 sécuritaires réduisant les distances de déplacement; prévoir des trottoirs, sentiers et allées piétonnières qui encouragent la marche, soit vers la destination souhaitée, soit vers les services de transport en commun;
- 2° Lorsque la vocation de la rue se prête aux déplacements piétonniers, faire en sorte que les aménagements y soient incitatifs, conviviaux et sécuritaires, 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 de ces nouveaux axes routiers afin de valoriser tous les usagers; favoriser des aménagements de rue à l'échelle du piéton et l'accessibilité à toutes les personnes, notamment les personnes à mobilité réduite;
 - 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) Prévoir des accès piétonniers à partir des trottoirs et des entrées de bâtiment protégées des intempéries;
 - d) Prévoir des plantations d'arbres de rue en bordure de la chaussée;
 - 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.

3° Préserver les arbres existants, dans la mesure du possible. Dans les espaces découverts, 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.

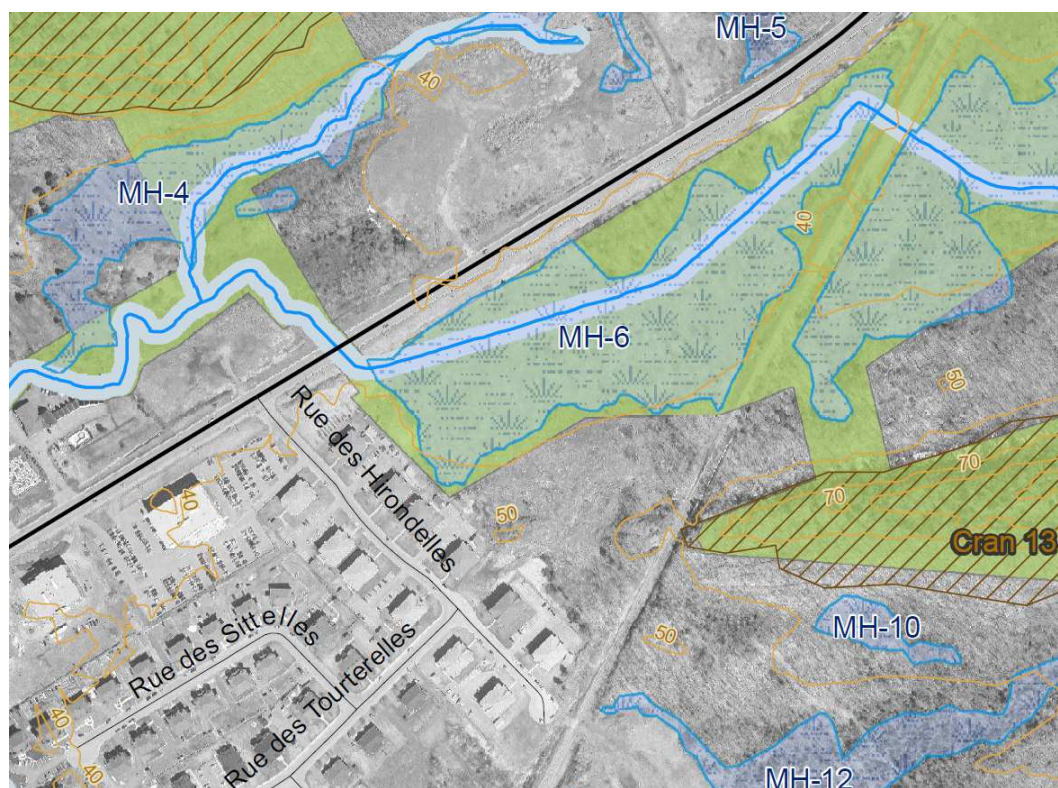


Exemple de développement conçu pour le piéton. Présence de trottoirs. Banquettes paysagées. Resserrement de chaussée aux intersections vis-à-vis des traverses piétonnières. Encadrement de la rue par le bâti. Accès piétonniers aux bâtiments et aux aires de stationnement. Stationnement privé en cour arrière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

3.3 Préserver et mettre en valeur les éléments d'intérêt esthétique et écologique

Au cours des dernières années, pour le secteur des Crans, la Ville de Lévis a convenu avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs de concentrer les efforts de conservation des milieux naturels en s'inscrivant dans une démarche de développement durable. Ainsi, il a été convenu de préserver les composantes qui offrent le plus d'intérêt sur le plan écologique, les composantes dont la conservation répond aux besoins des lévisiens et lévisiennes tout en acceptant que soient développés les espaces qui offrent les meilleurs potentiels pour la mise en valeur des infrastructures urbaines et pour le développement économique.

L'aire de conservation qui a résulté de cet exercice comprend, à l'intérieur du territoire assujéti à ce PPU, une partie d'un corridor écologique, à l'est de la rue des Hirondelles ainsi que les rives du ruisseau à la Loupe. Le corridor écologique suit le ruisseau Cantin. Il comprend ses rives, sa zone inondable ainsi qu'un vaste milieu humide (MH-6) où ont notamment été inventoriées des plantes à statut précaire.



Les rives du ruisseau à la Loupe sont quant à elles constituées de bandes boisées qui doivent être conservées à l'état naturel afin de préserver la qualité du cours d'eau.

La préservation du milieu naturel se traduit d'abord par la création d'une aire de conservation pour un terrain appartenant à la Ville de Lévis (voir sous-section 4.2.8). Elle se traduit ensuite dans les normes de protection des rives, du littoral et des zones inondables. De plus, la Ville régira le déboisement et interdira les remblais et déblais dans l'aire de conservation, sauf exceptions comme l'aménagement de voies de circulation, infrastructures municipales, sentiers et aménagements visant la mise en valeur du milieu naturel.

Le propriétaire des espaces naturels visés, outre les bandes riveraines et la zone inondable, pourra éventuellement vendre des droits de conservation sur ces parties de terrain afin de compenser la destruction de milieux humides ailleurs sur le territoire. Ces droits se traduiront par des servitudes de conservation qui garantiront la conservation du milieu naturel à perpétuité.



Ce mécanisme est déjà en application dans l'espace assujéti au PPU. Une partie de terrain située entre le ruisseau à la Loupe et l'arrière des résidences de la rue des Mésanges a déjà fait l'objet d'une servitude de conservation (partie en vert au centre de l'illustration ci-dessus). La conservation de cet espace à des fins écologiques

permettra de compenser la destruction d'un milieu humide ailleurs dans le secteur, en conformité avec les orientations qui précèdent.

Tel qu'indiqué plus haut, la conservation des éléments d'intérêt esthétique et écologique participera à la qualité des milieux de vie en plus de jouer un rôle fondamental dans l'équilibre écologique du milieu. En ce sens, la proximité entre les milieux naturels et les développements de forte densité devient indispensable et permettra de créer des milieux de vie dont l'attrait sera également durable.

Pour permettre au corridor écologique de jouer pleinement son rôle, la Ville devra envisager l'aménagement de passages à faune aux endroits critiques et appropriés. Des études complémentaires permettront de définir les besoins à cet égard. Il est probable qu'un tel passage soit requis notamment pour unifier les parties de l'aire de conservation entrecoupées par le boul. de la Rive-Sud près du cap Samson (à l'est de la rue des Hirondelles).

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 concernent ici le territoire assujéti au présent PPU.

Les affectations du sol sont illustrées au plan des affectations du sol (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.

4.1.2 Principes d'interprétation

Les affectations du sol

Les affectations du sol sont les suivantes :

- 1° Mixte – à dominante résidentielle de forte densité.
- 2° Mixte – noyau urbain convivial.
- 3° Commerciale – grandes surfaces.
- 4° Axe structurant.
- 5° Résidentielle de moyenne densité.
- 6° Résidentielle de forte densité.
- 7° Parc et espace vert.
- 8° Conservation.

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 et constructions, 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, pour l'approvisionnement en eau potable;
- 3° voies de circulation;
- 4° aménagements et infrastructures requis pour la gestion de l'eau pluviale;
- 5° infrastructures et constructions vouées à la sécurité civile au niveau municipal;
- 6° infrastructures et constructions vouées au transport en commun municipal (gare d'autobus, abribus, stationnement incitatif, etc.);
- 7° mobilier urbain;
- 8° parcs et espaces verts.

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 et de l'aire de conservation des milieux naturels du secteur des Crans. Les espaces privés faisant partie d'une plaine inondable ou de l'aire de conservation des milieux naturels du secteur des Crans devront être soustraits de la superficie de terrain pour les fins du calcul de la densité résidentielle.

Aussi, pour évaluer la densité résidentielle dans les aires mixtes, il faudra considérer une équivalence en nombre de logements pour les superficies non-résidentielles. En l'occurrence, il sera considéré que chaque 120 mètres carrés non-résidentiel équivaut à un logement.

Enfin, pour les aires résidentielles déjà bâties, la densité indiquée au PPU représente une cible applicable à l'échelle de la zone et non une norme applicable à chacun des immeubles. La réglementation pourra être modulée pour tenir compte de l'existant.

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

4.2.1 Affectation mixte – à dominante résidentielle de forte densité

L'espace visé se situe du côté est de la rue Ernest-Lacasse, entre celle-ci et le ruisseau à la Loupe. 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 de vie comportant une mixité d'usages et où prédomine la fonction résidentielle à forte densité, à proximité de lieux d'emploi, de services, de commerces, d'éducation et de loisirs, devrait favoriser la vie à l'échelle humaine ainsi que les déplacements actifs et collectifs.

La réglementation permettra une grande diversité d'usages. Néanmoins, on doit tendre vers une dominance résidentielle, sans pour autant compromettre la possibilité d'un développement commercial au rez-de-chaussée le long de la rue d'ambiance. Pour atteindre cet objectif, une mesure de contingentement sera appliquée. Il sera prévu par règlement que la superficie de plancher des usages

non-résidentiels situés aux étages des bâtiments autres que le rez-de-chaussée ou qui ne sont pas implantés en front de la rue d'ambiance ne devra pas excéder 17 500 mètres carrés. Cette superficie correspond environ à 30% du potentiel de développement (autre les rez-de-chaussée qui longent la rue d'ambiance), basé sur une esquisse d'aménagement avec hypothèse de 5 étages en moyenne.

Les rez-de-chaussée, en front de la rue d'ambiance, seront réservés aux fonctions commerciales, de service ou communautaires.

La réglementation devra prévoir que les usages non-résidentiels ne peuvent être pratiqués au-dessus d'un usage résidentiel.

Des terrains pourraient être voués spécifiquement au stationnement, notamment pour répondre aux besoins des établissements commerciaux. Des dispositions seront prises, en particulier dans un règlement sur les PIIA, pour assurer l'intégration de ces espaces de stationnement et pour ne pas compromettre la continuité des façades en bordure de la rue d'ambiance.

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.

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, le cas échéant. En outre, l'enfouissement des stationnements permet de réduire l'ampleur des surfaces imperméables et favorise donc de meilleures conditions de drainage du territoire. Cette condition sera traduite dans les prescriptions réglementaires.

On cherche aussi à atteindre une forte densité d'activité humaine. Celle-ci résulte de la présence d'un grand nombre de logements, mais peut aussi résulter de la forte présence de bureaux, commerces et services. En vertu du PMAD, la densité d'activité humaine se mesure en nombre de logements, emplois et étudiants par hectare de terrain. La densité d'activité humaine ne peut pas être traduite directement sous forme réglementaire. Par contre, les dispositions relatives à la densité résidentielle minimale, aux implantations, au stationnement et à la hauteur minimale des bâtiments contribueront à atteindre cet objectif. La hauteur des bâtiments pourra varier entre 4 et 10 étages. Si tous les bâtiments avaient une hauteur de 5 étages, on pourrait atteindre une densité d'activité humaine de plus de 200.

Les usages compatibles avec l'affectation mixte – à dominante résidentielle de forte densité sont les suivants :

- 1° habitation multifamiliale isolée, jumelée ou en rangée; les dispositions du règlement de zonage apporteront des précisions permettant d'assurer la conformité aux principes décrits précédemment quant à l'affectation précise du sol, notamment le principe voulant que la partie du rez-de-chaussée située en face de la rue d'ambiance soit réservée aux fonctions commerciales, de services ou communautaires;
- 2° habitation collective, sous réserve des principes décrits plus haut;
- 3° habitation dans un bâtiment à usages multiples;
- 4° commerces et services, sous réserve des mesures de contingentement décrites plus haut; incluant notamment les bureaux, l'administration publique, l'hôtellerie et la restauration; excluant toutefois les commerces de gros, l'entreposage, les commerces et services qui requièrent de l'entreposage extérieur et les postes d'essence;
- 5° services communautaires : incluant notamment les services de santé et d'éducation et les activités culturelles à l'exception des cimetières, des mausolées, des centres de détention et des bases militaires;
- 6° stationnement (hors rue) à titre d'usage principal.

4.2.2 Affectation mixte – noyau urbain convivial

On parle ici d'une aire comprise entre le chemin du Sault et la rue Ernest-Lacasse, entre le boul. de la Rive-sud et la rue de la Concorde. Cette affectation vise la création d'un cœur animé et convivial, tel que décrit en 3.2.1. Il s'agit d'un espace déjà occupé, surtout en bordure du boul. de la Rive-Sud.

Les activités urbaines graviteront 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 recherche une grande mixité des usages. Les usages compatibles avec cette affectation sont les suivants :

- 1° habitation dans un bâtiment à usages multiples (min. 12 logements par bâtiment); dans cette aire d'affectation, les rez-de-chaussée seront surtout réservés à des fonctions commerciales, de services ou communautaires; il sera possible d'y implanter une résidence pour personnes retraitées ou en perte d'autonomie en autant qu'une partie du rez-de-chaussée soit destinée à des usages commerciaux, de services ou communautaires ouverts au public;

- 2° commerces et services : incluant notamment les bureaux, l'administration publique, l'hôtellerie et la restauration; excluant toutefois les commerces de gros, l'entreposage, les commerces et services qui requièrent de l'entreposage extérieur, 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 et mausolées, des centres de détention et des bases militaires.

Les usages résidentiels seront possibles dans cette aire d'affectation. Leur intimité sera favorisée par l'aménagement de zones privées ou semi-privées à l'arrière des bâtiments. Le règlement de zonage sera plus précis et pourrait limiter la pratique des usages résidentiels dans certaines parties de l'aire d'affectation. La réglementation devra prévoir que les usages non-résidentiels ne peuvent être pratiqués au-dessus d'un usage résidentiel.

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 arrières, 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. Tel qu'indiqué plus haut, le concept d'activité humaine se mesure en additionnant le nombre de logements, d'emplois et d'étudiants qui partagent un espace d'un hectare. Pour cette aire d'affectation, on cherchera à atteindre une densité supérieure à 150, 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.

Plusieurs terrains sont déjà occupés dans cette aire d'affectation. La Ville de Lévis encourage leur densification, dans le respect des principes énoncés plus haut. Il faudra suivre attentivement le développement de cette aire d'affectation afin d'atteindre les objectifs de densité et d'animation poursuivis. Éventuellement, des opérations de rénovation urbaine pourraient être requises sur les sites présentement occupés.

4.2.3 Affectation commerciale – grandes surfaces

Tel qu'indiqué au chapitre 3, un campus commercial de grandes surfaces sera aménagé entre la rue de la Concorde 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, et l'usage poste d'essence; excluant toutefois la vente au détail de matériaux de construction avec entreposage extérieur, la vente au détail d'embarcations et accessoires, les commerces de gros et l'entreposage;
- 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 et mausolées, des centres de détention et des bases militaires;
- 3° usage complémentaire à un usage principal : vente en gros, service d'entretien ou de réparation automobile, et vente d'essence (en complément d'un usage de commerce de détail).

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.

Des restrictions d'accès à la propriété sont prévues par le MTQ entre la sortie d'autoroute et la rue Ernest-Lacasse, de façon à préserver toute la fonctionnalité de cette importante collectrice et dégager l'échangeur autoroutier.

4.2.4 Affectation axe-structurant

Cette affectation vise les abords du boulevard de la Rive-Sud à l'est de la rue Ernest-Lacasse. La forme et la vocation de cette aire faisant partie du pôle Chaudière sont déterminées par la présence du boul. de la Rive-Sud qui est destiné à jouer un rôle majeur dans la desserte par transport en commun à l'échelle lévisienne et métropolitaine.



Dans ce contexte, 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. Favoriser le transport en commun suppose d'abord et avant tout de favoriser la présence humaine, soit une certaine densité d'activité humaine tout en préservant l'échelle humaine. Et la mixité des fonctions favorise leur complémentarité, donc les déplacements de courte distance.

Les trois édifices à bureaux existants dans cette aire occupent presque tous les terrains qui en font partie. Ces terrains déjà bâtis pourraient éventuellement faire

l'objet d'ajouts, d'agrandissements ou de modifications. Les aménagements existants répondent en partie aux orientations préconisées, notamment en termes de densité.



Les principales faiblesses sont les suivantes :

- la discontinuité du bâti le long du boulevard, au profit des espaces de stationnement; mais, le privant ainsi de l'ambiance humaine recherchée;
- l'absence de lien piétonnier avec la rue des Sittelles;
- une communication imparfaite entre les espaces de stationnement des trois immeubles.

Le seul terrain non construit se trouve à l'est de la rue des Hirondelles. Ses faibles dimensions justifieront, au règlement de zonage, d'en faire une zone distincte où les normes seront adaptées à son véritable potentiel.



Les usages compatibles avec l'affectation axe structurant 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 les commerces de gros, l'entreposage, les commerces et services qui requièrent de l'entreposage extérieur 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 et mausolées, des centres de détention et des bases militaires.

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

Les bâtiments devront avoir une hauteur minimale de 4 étages.

La réglementation devra prévoir que les usages non-résidentiels ne peuvent être pratiqués au-dessus d'un usage résidentiel.

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 accès aux terrains devraient 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, exceptionnellement, la rue Ernest-Lacasse.

Les dispositions du présent article pourront être assouplies pour la zone qui sera créée à l'est de la rue des Hirondelles compte tenu des contraintes relatives à la taille du seul terrain disponible. Même la mixité d'usages pourrait être difficilement réalisable sur ce terrain et ne sera donc pas requise. L'habitation est autorisée au rez-de-chaussée.

4.2.5 Affectation résidentielle de moyenne densité

Cette affectation concerne le secteur résidentiel déjà développé sur les rues des Hirondelles, des Tourterelles, des Sittelles et des Mésanges et vise à reconnaître l'existant.

La réglementation confirmera les usages et densités existants, soit une densité moyenne qui s'exprime à travers une mixité de types d'habitation. Les usages autorisés sont les suivants :

- 1° habitation unifamiliale jumelée;
- 2° habitation bifamiliale jumelée;
- 3° habitation multifamiliale;
- 4° habitation collective.

4.2.6 Affectation résidentielle de forte densité

Cette affectation concerne la partie développable dans le prolongement de la rue des Tourterelles. Elle vise à mettre en valeur le BHNS ainsi que la concentration d'établissements commerciaux ou de services situés à proximité.

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 au maintien d'espaces verts et à la densification du site; au moins 70% des cases de stationnement devront être souterraines. En outre, l'enfouissement des stationnements permet de réduire l'ampleur des surfaces imperméables et favorise donc de 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° habitation collective, sous réserve des principes décrits plus haut;
- 3° loisirs extérieurs légers.

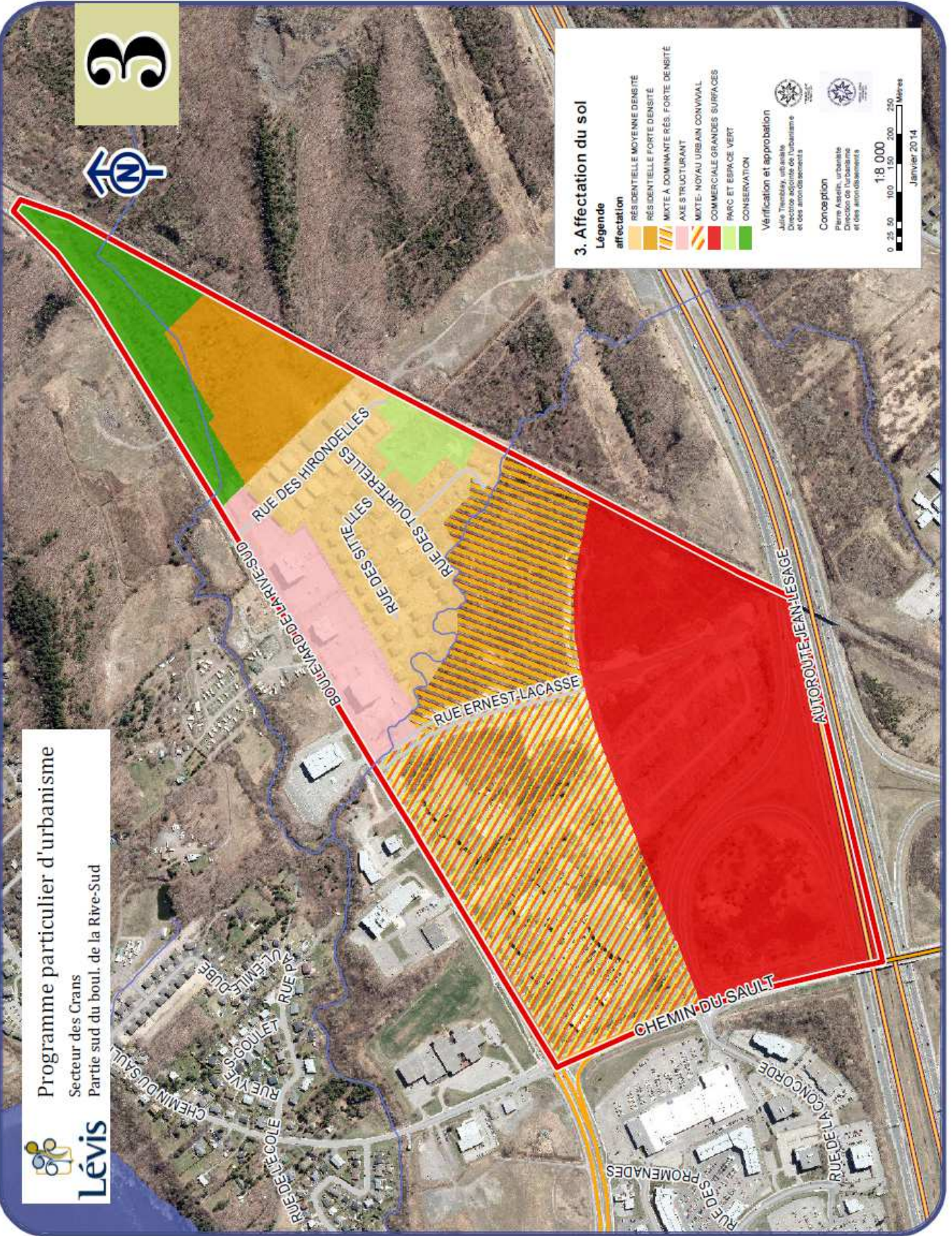
Une partie importante des espaces compris dans cette aire d'affectation sera conservée à l'état naturel et pourra être utilisée à des fins de récréation extensive (exemple : sentiers de randonnée).

4.2.7 Affectation parc et espace vert

Cette affectation vise à reconnaître le parc des Hirondelles.

4.2.8 Affectation conservation

Cette affectation vise à confirmer la volonté de la Ville de Lévis de préserver le caractère naturel d'un terrain qui lui appartient et qui fait partie de l'aire de conservation des milieux naturels du secteur des Crans. On y permet la conservation et l'utilisation de l'espace à des fins de récréation extérieure.



3. Affectation du sol

Légende

affectation

-  RÉSIDENTIELLE MOYENNE DENSITÉ
-  RÉSIDENTIELLE FORTE DENSITÉ
-  MIXTE À DOMINANTE RES. FORTE DENSITÉ
-  AXE STRUCTURANT
-  MIXTE NOUVEAU URBAIN CONVIVAL
-  COMMERCIALE GRANDES SURFACES
-  PARC ET ESPACE VERT
-  CONSERVATION

Vérification et approbation

Julia Tremblay, urbaniste
Directrice adjointe de l'urbanisme
et des aménagements

Conception
Pierre Asselin, urbaniste
Directeur de l'urbanisme
et des aménagements

0 25 50 100 150 200 250
1:8 000
Mètres
Janvier 2014

5. Le tracé des rues et le type des voies de circulation

5.1 Principes d'interprétation

Les orientations relatives au tracé des rues et autres caractéristiques découlent des orientations générales contenues au chapitre 3. Le présent chapitre doit donc être lu en prenant en considération ces orientations générales.

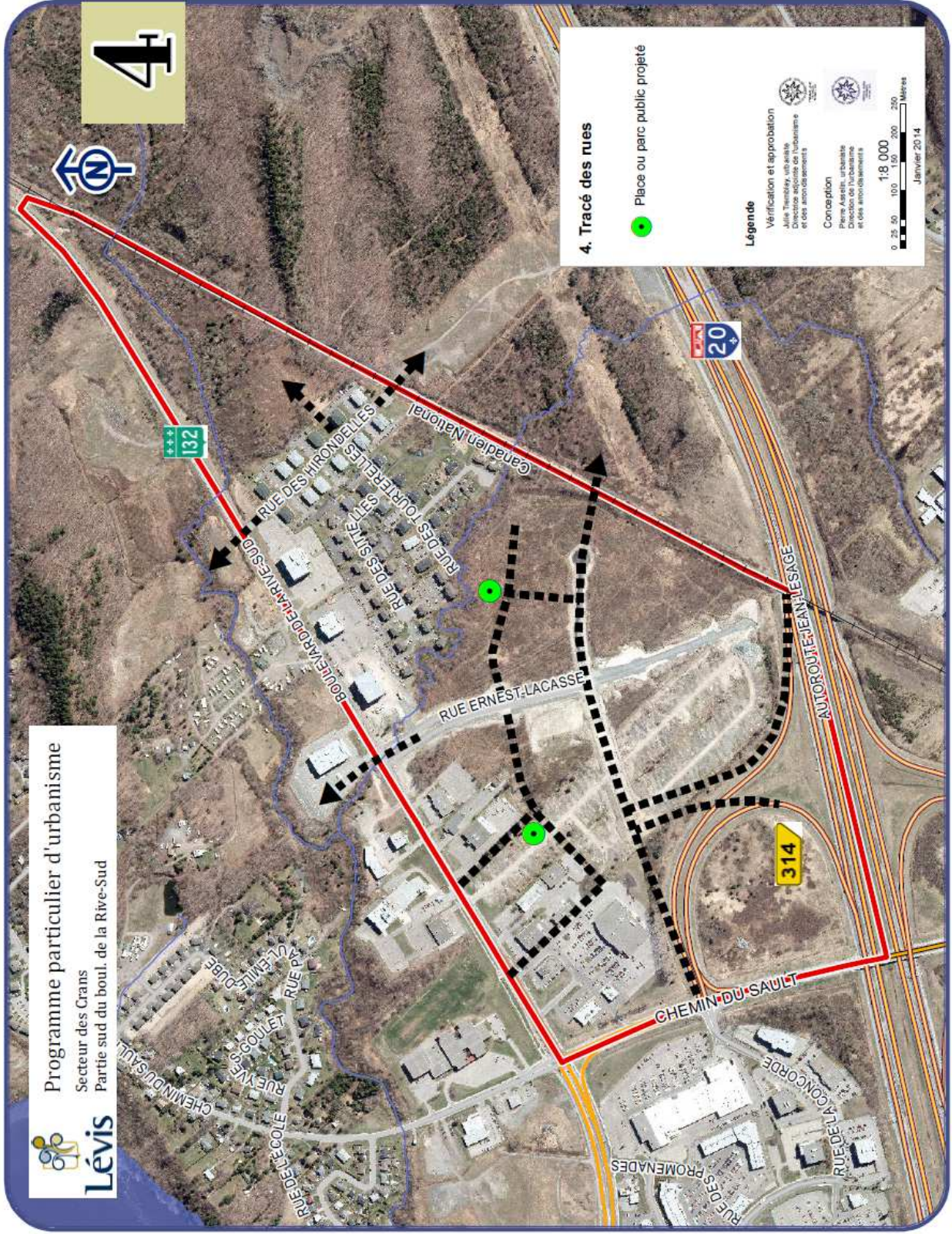
Le tracé des rues figure à la planche 4. Ces tracés sont approximatifs et les normes d'aménagement sont indicatives. Des ajustements peuvent être apportés après analyse par les différentes directions municipales concernées. Ces tracés ne limitent donc pas les opérations cadastrales visées par le paragraphe 5° du premier alinéa de l'article 115 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Par contre, d'autres mesures seront prises pour assurer la réalisation de ces rues en conformité avec les orientations du PPU. Le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale sera modifié de façon à intégrer dans les objectifs et critères propres aux zones concernées les orientations relatives au tracé des rues. Aussi, en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la Ville pourra exiger, comme condition d'approbation des plans, que le propriétaire prenne à sa charge le coût de certains éléments des plans, notamment celui des infrastructures ou des équipements, qu'il réalise son projet dans un délai fixé ou qu'il fournisse des garanties financières.

5.2 Tracé des rues

Le boulevard de la Rive-Sud constitue l'axe structurant autour duquel se développera le territoire assujetti à ce PPU. Certes, son tracé ne changera pas; par contre, il fera l'objet d'un important réaménagement de façon à améliorer son efficacité et la sécurité routière, mais aussi à le rendre plus convivial pour tous les utilisateurs.

Tel que décrit à la section 3.1, la rue Ernest-Lacasse (lien F) permettra d'établir une communication véhiculaire entre le boulevard de la Rive-Sud et la rue de la Concorde (lien G), près de la sortie 314 nord de l'autoroute Jean-Lesage. La partie de la rue Ernest-Lacasse se trouvant à l'intérieur du territoire assujetti au PPU a été construite en 2013. La rue Ernest-Lacasse sera prolongée au nord du boul. de la Rive-Sud pour donner accès à un futur développement.



4. Tracé des rues

- Place ou parc public projeté

Légende

Vérification et approbation
 Julie Tremblay, urbaniste
 Direction adjointe de l'urbanisme
 et des aménagements

Conception
 Pierre Asselin, urbaniste
 Direction de l'urbanisme
 et des aménagements

0 25 50 100 150 200 250
 1:8 000
 Janvier 2014

La rue de la Concorde qui existe présentement à l'ouest du chemin du Sault est en cours de prolongement vers l'est et devrait éventuellement se rendre jusqu'à la 5^e Rue. Elle permettra de relier la 4^e Avenue et le chemin du Sault, et donnera accès à l'autoroute Jean-Lesage via la bretelle de sortie qui sera réaménagée en 2014. Un tronçon de 210 mètres de longueur a été aménagé à l'est de la rue Ernest-Lacasse de façon temporaire. Il sera prolongé et élargi selon les besoins. Le prolongement de la rue de la Concorde permettra le développement des terrains situés plus à l'est, entre l'autoroute et le boul. de la Rive-Sud.

Dans le noyau mixte situé à l'ouest de la rue Ernest-Lacasse, deux rues sont projetées. Une première sera parallèle au boul. de la Rive-Sud, entre celui-ci et la rue de la Concorde. Elle permettra d'accéder aux établissements situés à l'ouest, notamment le marché d'alimentation IGA. Elle se poursuivra à même le site du marché d'alimentation jusqu'au boul. de la Rive-Sud. Une autre rue reliera la première et le boul. de la Rive-Sud, environ à mi-chemin entre le chemin du Sault et la rue Ernest-Lacasse.

Deux rues sont également projetées à l'est d'Ernest-Lacasse. Elles permettront d'accéder à des immeubles résidentiels et commerciaux. Une première est parallèle à la rue de la Concorde et se trouvera dans le prolongement de la rue d'ambiance décrite plus haut; elle se terminera en cul-de-sac près du ruisseau à la Loupe. Une deuxième est sensiblement parallèle à la rue Ernest-Lacasse et elle fait le lien avec la rue de la Concorde.

La rue des Tourterelles sera prolongée à l'est de la rue des Hirondelles pour donner accès à des habitations de forte densité.

La rue des Hirondelles sera éventuellement prolongée vers le sud avec passage à niveau pour franchir la voie ferrée. Elle permettra alors de donner accès à une zone d'affaires dont la planification est encore inachevée. Elle sera également prolongée vers le nord pour donner accès à un futur développement au nord du boul. de la Rive-Sud.

5.3 Caractéristiques des voies de circulation

5.3.1 Le boulevard de la Rive-Sud

Compte tenu de sa vocation, le boulevard de la Rive-Sud devrait posséder les caractéristiques suivantes :

- 1° Le boul. de la Rive-Sud doit supporter le transport en commun, lier les secteurs, le pôle Desjardins et le pôle Chaudière. Il doit être l'axe le plus efficace pour le déplacement par transport en commun. Il requiert donc une voie réservée dans chaque direction. Pour maximiser l'efficacité du transport en commun, la STLévis envisage l'implantation des voies réservées au centre de la chaussée.
- 2° Il joue un rôle majeur dans la circulation est-ouest; il doit faciliter le transit est-ouest.
- 3° Il doit être mis en valeur par un traitement paysager de qualité, notamment une plantation d'arbres généreuse. En outre, les plantations peuvent contribuer à apaiser la circulation, i.e. réduire la vitesse.
- 4° Il doit favoriser l'accessibilité.
- 5° Il pourrait jouer un rôle de transit est-ouest pour les cyclistes, notamment à des fins utilitaires; il pourrait également permettre aux cyclistes d'accéder aux différents immeubles implantés en bordure du boulevard dans la mesure où ce sont les abords immédiats du boulevard qui doivent supporter les plus fortes densités d'activité humaine (logements, bureaux, établissements scolaires) après les pôles; la Ville de Lévis doit évaluer l'opportunité de le doter d'une piste cyclable sur toute sa longueur.
- 6° Il doit permettre des déplacements piétonniers sécuritaires pour donner accès aux immeubles et au transport en commun; il faudrait le doter de trottoirs sur toute sa longueur à l'écart de la chaussée, donc protégés par une banquette. Il devrait comporter des aménagements et un mobilier urbain adéquats et suffisants pour les usagers du transport en commun et pour les cyclistes et piétons, notamment des traverses piétonnières sécuritaires et suffisantes, des abribus accueillants, un éclairage sécuritaire et confortable, des bancs et des poubelles.

Ces énoncés n'ont qu'une valeur descriptive. Un projet de mise en valeur du boul. de la Rive-Sud est présentement en préparation et contiendra des précisions quant aux aménagements qu'il est possible de faire à l'intérieur de l'emprise disponible. Ce projet de mise en valeur est élaboré en partenariat avec la STLévis.

Les voies réservées projetées pour l'autobus pourraient éventuellement être converties pour le tramway. Une étude de faisabilité est présentement en cours à cet effet. Cette étude dont les résultats sont attendus à la fin de l'année 2014 se déroule sous la direction du Réseau de transport de la Capitale, en partenariat avec la STLévis, la Ville de Québec, la Ville de Lévis, le ministère des Transports du Québec et Hydro-Québec.

5.3.2 La rue Ernest-Lacasse

Objectifs

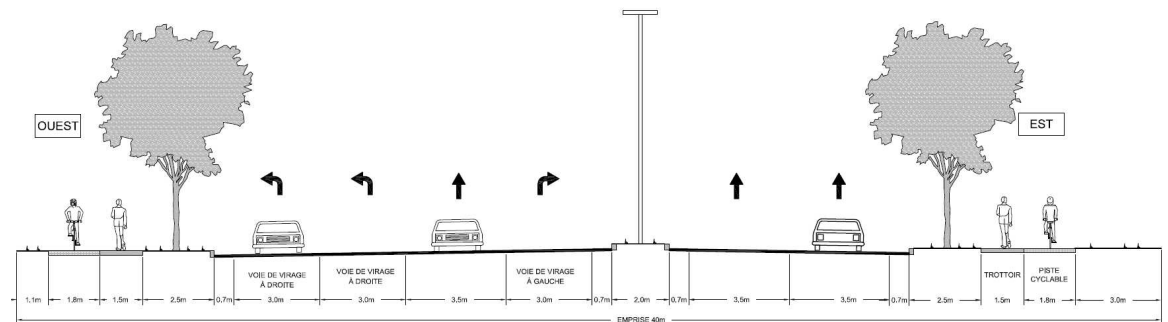
- 1° Permettre le transit entre le boul. de la Rive-Sud et l'autoroute Jean-Lesage via la rue de la Concorde.
- 2° Permettre le transit entre le boul. de la Rive-Sud et la rue de la Concorde.
- 3° Permettre d'accéder aux rues projetées entre le boul. de la Rive-Sud et la rue de la Concorde.
- 4° Favoriser les déplacements piétonniers et cyclables, entre les différents immeubles et zones, et vers les arrêts de transport en commun.
- 5° Favoriser la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.

Sauf exception, on ne cherche pas à donner des accès véhiculaires à des immeubles privés à partir de cette rue.

Moyens

- 1° Deux voies de circulation dans chaque direction.
- 2° Des voies de virage, selon les besoins.
- 3° Trottoirs de chaque côté, isolés de la chaussée par des banquettes plantées d'arbres de façon à développer un sentiment de sécurité, de confort et d'appartenance pour les piétons.
- 4° Piste cyclable unidirectionnelle adjacente au trottoir de chaque côté.
- 5° Éclairage de rue avec fils enfouis.
- 6° Emprise type de 40 mètres.

Ces orientations sont illustrées à la figure suivante.



Cette rue est déjà construite.

5.3.3 La rue de la Concorde

Objectifs

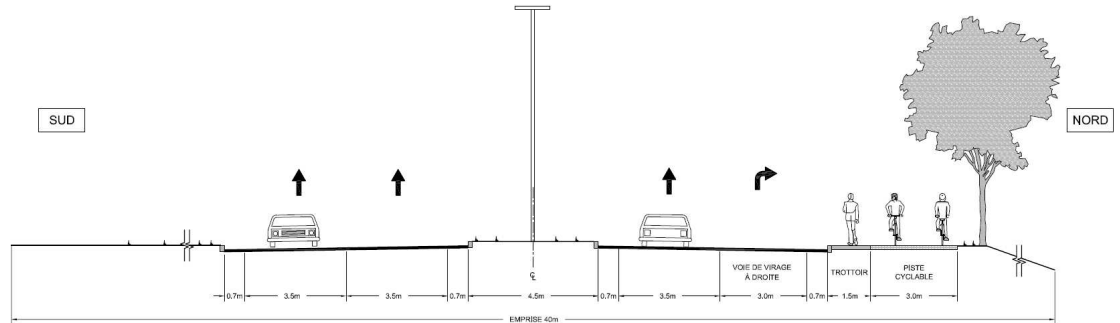
- 1° Permettre le transit entre le boul. de la Rive-Sud et l'autoroute Jean-Lesage via la rue Ernest-Lacasse.
- 2° Permettre l'accès au pôle Chaudière depuis le parc industriel St-Romuald et depuis le secteur St-Jean-Chrysostome.
- 3° Permettre d'accéder aux rues projetées entre le boul. de la Rive-Sud et la rue de la Concorde.
- 4° Permettre d'accéder à la zone commerciale de grandes surfaces.
- 5° Favoriser les déplacements piétonniers et cyclables, entre les différents immeubles et zones, et vers les arrêts de transport en commun.
- 6° Favoriser la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.

On ne cherche pas à donner des accès véhiculaires à des immeubles privés à partir de cette rue, sauf pour la zone de grandes surfaces.

Moyens

- 1° Deux voies de circulation dans chaque direction.
- 2° Des voies de virage, selon les besoins.
- 3° Trottoirs du côté nord.
- 4° Piste cyclable bidirectionnelle adjacente au trottoir, du côté nord.
- 5° Éclairage de rue avec fils enfouis.
- 6° Emprise type de 40 mètres.

Ces orientations sont illustrées à la figure suivante.



Cette rue est en partie construite. Elle sera complétée en 2014.

La partie se trouvant à l'est de la rue Ernest-Lacasse possède une emprise de 40 mètres également; par contre, la géométrie est aménagée temporairement dans un espace réduit, se termine par un cercle de virage avant la traverse à niveau projetée et sera complétée comme la partie ouest lorsque les besoins le justifieront.

5.3.4 La rue d'ambiance parallèle au boul. de la Rive-Sud

Cette description inclut l'extension de la rue d'ambiance à l'est d'Ernest-Lacasse jusqu'à la rue de la Concorde.

Objectifs

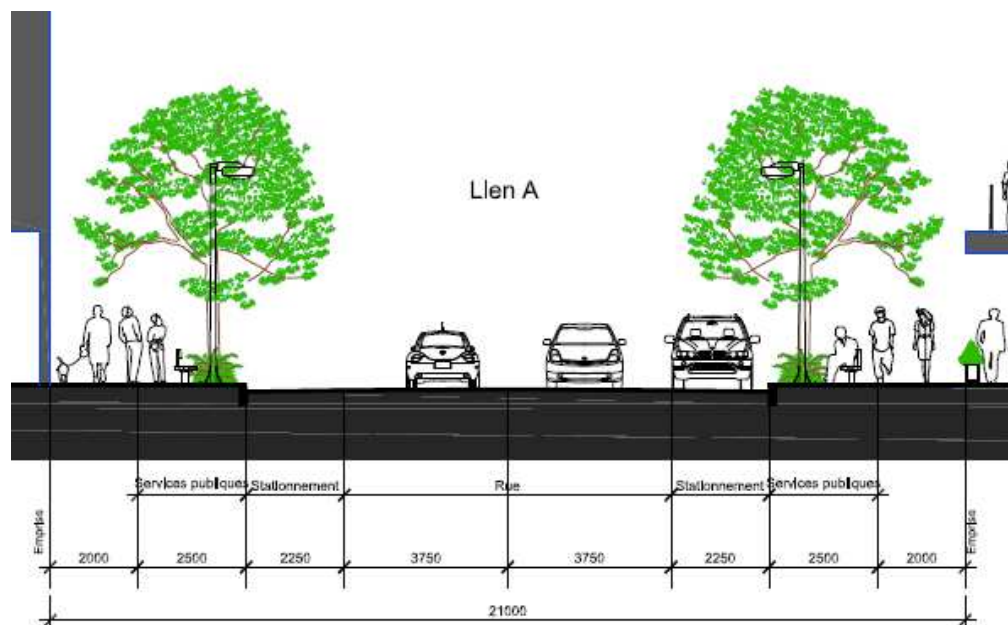
- 1° Favoriser les déplacements piétonniers et la vie de quartier dans une ambiance animée. Les piétons doivent avoir accès à tous les immeubles, aux espaces de stationnement, à la place publique, aux zones voisines et aux arrêts de transport en commun.
- 2° Permettre l'accès véhiculaire aux immeubles et aux espaces de stationnement.
- 3° Favoriser la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.
- 4° Permettre le stationnement automobile à proximité des établissements commerciaux.

Moyens

- 1° Une voie de circulation dans chaque direction.
- 2° Des voies de virage, selon les besoins.
- 3° Large trottoirs de chaque côté, avec plantation d'arbres et mobilier urbain.
- 4° Traverses piétonnières aux endroits stratégiques.
- 5° Stationnement parallèle de chaque côté.

- 6° Resserrement de chaussée aux traverses piétonnières, lorsque c'est possible.
- 7° Éclairage de rue avec fils enfouis.
- 8° Emprise type de 21 mètres.

Ces orientations sont illustrées à la figure suivante.



5.3.5 La rue d'ambiance perpendiculaire au boul. de la Rive-Sud

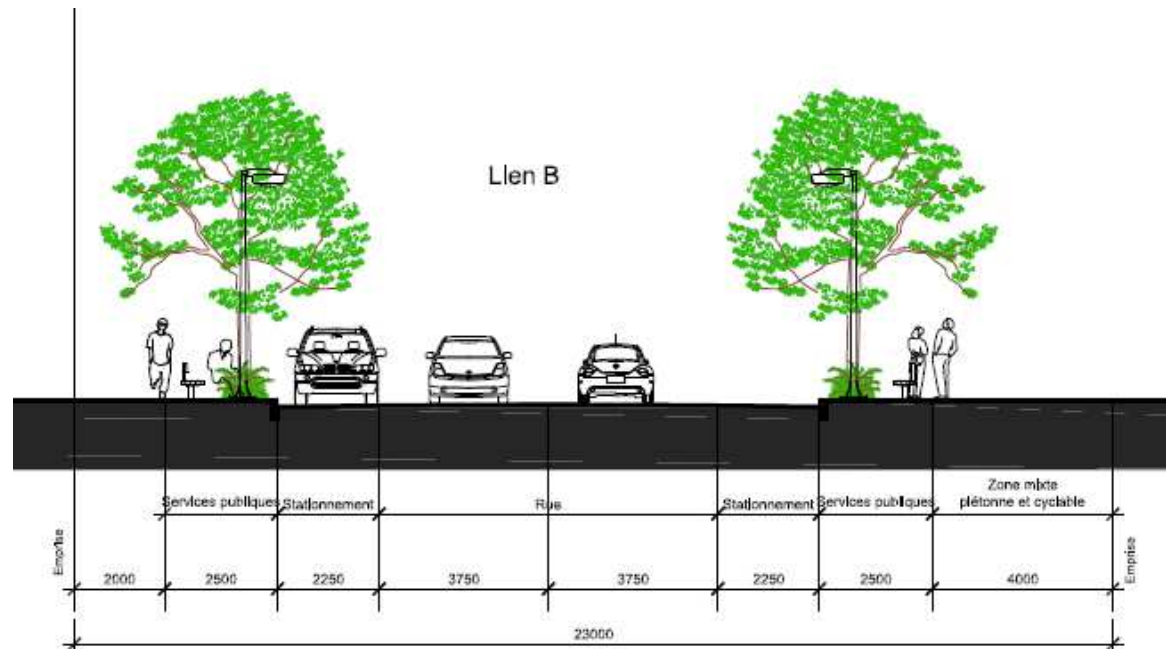
Objectifs

- 1° Favoriser les déplacements piétonniers et la vie de quartier dans une ambiance animée. Les piétons doivent avoir accès à tous les immeubles, aux espaces de stationnement, à la place publique, aux zones voisines et aux arrêts de transport en commun.
- 2° Permettre l'accès véhiculaire aux immeubles et aux espaces de stationnement.
- 3° Favoriser la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.
- 4° Permettre le stationnement automobile à proximité des établissements commerciaux.
- 5° Permettre l'accès cyclable entre le boul. de la Rive-Sud et la place publique.
- 6° Permettre l'accès cyclable entre la rue de la Concorde et la place publique.

Moyens

- 1° Une voie de circulation dans chaque direction.
- 2° Des voies de virage, selon les besoins.
- 3° Large trottoirs de chaque côté, avec plantation d'arbres et mobilier urbain.
- 4° Piste cyclable en site propre sur le côté est de la rue.
- 5° Traverses piétonnières aux endroits stratégiques.
- 6° Stationnement parallèle de chaque côté.
- 7° Resserrment de chaussée aux traverses piétonnières, lorsque c'est possible.
- 8° Éclairage de rue avec fils enfouis.
- 9° Emprise type de 23 mètres.

Ces orientations sont illustrées à la figure suivante.



5.3.6 Le prolongement de la rue des Tourterelles

Objectifs

- 1° Favoriser les déplacements piétonniers et cyclables. Les piétons doivent avoir accès à tous les immeubles, aux espaces de stationnement, à la zone de conservation, aux établissements implantés dans le pôle et le long des axes structurants, et aux arrêts de transport en commun.
- 2° Permettre l'accès véhiculaire aux immeubles et aux espaces de stationnement.
- 3° Favoriser la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.
- 4° Permettre le stationnement automobile.

Moyens

- 1° Une voie de circulation dans chaque direction.
- 2° Trottoir d'un côté.
- 3° Stationnement parallèle adjacent au trottoir.
- 4° Emprise type de 15 mètres.

5.3.7 Liens piétonniers et cyclables

Pour atteindre les objectifs énoncés plus haut, des liens piétonniers et cyclables devront être aménagés. Ces liens permettront de raccourcir les déplacements et d'offrir des alternatives aux piétons et cyclistes. Ils doivent faciliter l'accès aux établissements commerciaux et de services, aux lieux d'emploi, aux parcs et places publiques, aux espaces de stationnement et aux arrêts de transport en commun.

Outre les trottoirs et pistes cyclables faisant partie des emprises de rue décrites ci-haut, il faut minimalement prévoir les liens suivants :

- 1° Entre la rue de la Concorde et la rue d'ambiance projetée à l'ouest de la rue Ernest-Lacasse.
- 2° Entre la rue des Tourterelles et la rue d'ambiance projetée à l'est de la rue Ernest-Lacasse.
- 3° Entre la rue des Mésanges et la rue d'ambiance projetée à l'est de la rue Ernest-Lacasse.
- 4° Entre le prolongement de la rue des Tourterelles et l'aire de conservation, à l'est de la rue des Hirondelles.

Les liens piétonniers et cyclables devront être paysagés.

Parmi les liens piétonniers à créer, soulignons les suivants :

Des liens cyclables sont aménagés ou prévus aux endroits suivants :

- 1° le long d'Ernest-Lacasse;
- 2° le long de la rue de la Concorde y compris dans son prolongement vers l'est;
- 3° entre la rue de la Concorde et le boul. de la Rive-Sud, en relation avec la future place publique;
- 4° à l'est d'Ernest-Lacasse, entre la rue d'ambiance et la rue des Tourterelles;
- 5° possiblement sur le boul. de la Rive-Sud; les études en cours en démontreront l'opportunité.

6. Programme d'acquisition d'immeubles

6.1 Introduction

La mise en œuvre du PPU peut supposer 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 propriétaires et promoteurs ne soient prises rapidement, la Ville de Lévis pourrait acquérir les sites décrits dans les lignes suivantes (planche 5).

6.2 Partie du lot 2 154 284

La rue d'ambiance décrite en 5.3.4 chevauchera les lots 2 154 284 et 5 088 850. Ce dernier est en voie d'être subdivisé pour devenir la moitié sud de la future rue. Par contre, aucune entente n'est intervenue entre la Ville de Lévis et le propriétaire du lot 2 154 284.

La partie de terrain considérée sur le lot 2 154 284 est occupée partiellement par un espace de stationnement au sol. Si la Ville de Lévis ne réussit pas à prendre entente avec le propriétaire, elle pourra, au moment opportun, procéder à une acquisition par expropriation.

6.3 Partie des lots 2 154 283, 2 976 003 et 4 269 708

La rue d'ambiance décrite en 5.3.4, dans sa portion perpendiculaire au boul. de la Rive-Sud, pourrait emprunter en tout ou en partie les lots 2 154 283, 2 976 003 et 4 269 708. Il est possible que l'implication de la Ville de Lévis soit requise pour la réalisation de ce lien.

6.4 Partie du lot 3 845 274

Un lien piétonnier et cyclable est prévu entre la rue des Tourterelles et la rue d'ambiance décrite en 5.3.4. Ce lien empruntera notamment le lot 3 845 274. Comme il s'agit d'un terrain privé sur lequel existent déjà des bâtiments résidentiels, il est possible que l'implication de la Ville de Lévis soit requise pour la réalisation de ce lien.

6.5 Autres

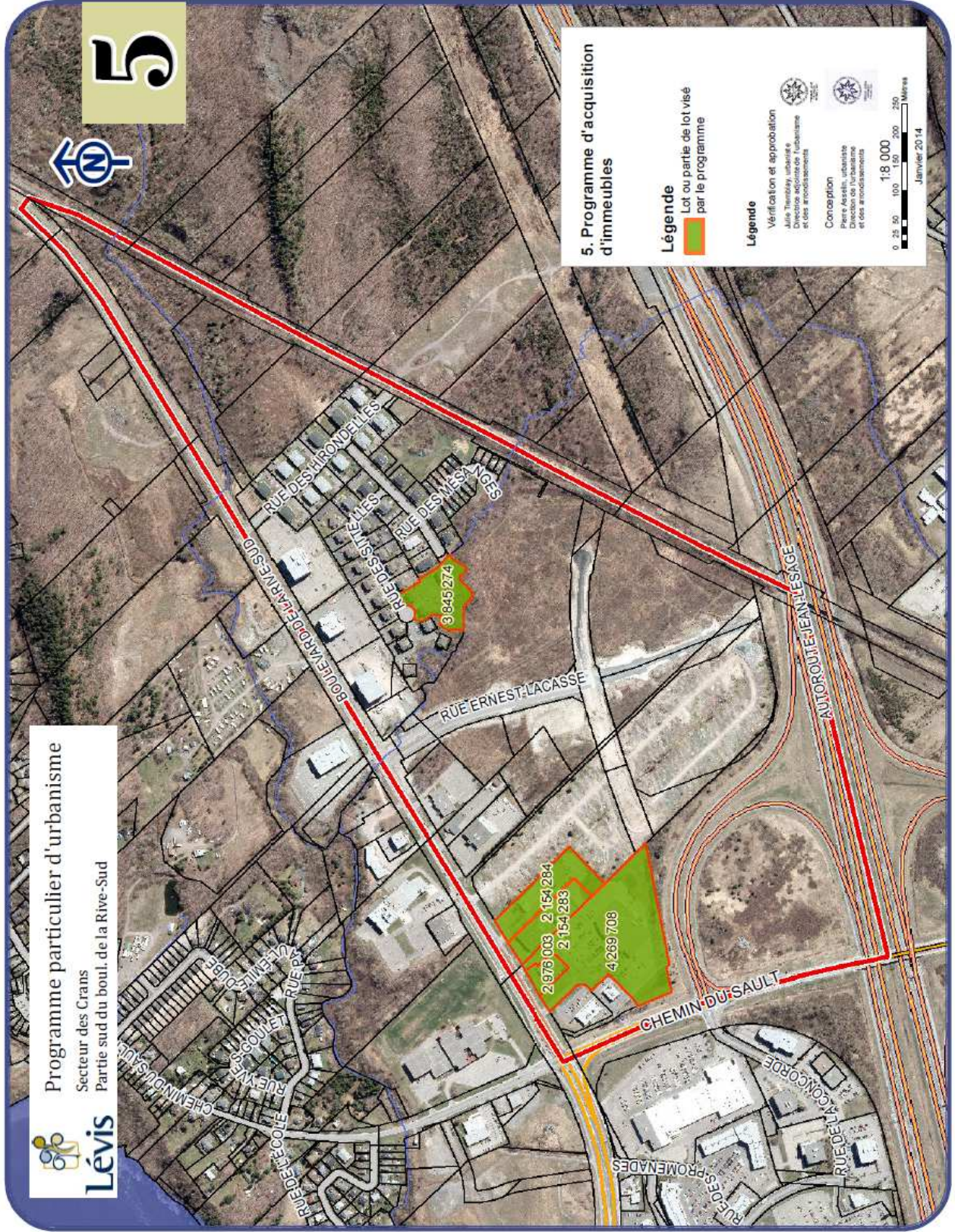
De manière générale, le développement est entrepris par les promoteurs privés sur leur terrain. Il est possible toutefois que la réalisation des interventions résultant du PPU requière des remembrements de propriété, qu'il s'agisse de projets visant de futures propriétés publiques (municipales ou autres) aussi bien que de projets visant à compléter le développement du territoire assujetti au PPU sur des terrains privés. Au besoin, la Ville de Lévis pourrait alors intervenir pour procéder à des acquisitions de terrain, que ce soit en tout ou en partie.



Programme particulier d'urbanisme

Secteur des Grans
Partie sud du boul. de la Rive-Sud

5



5. Programme d'acquisition d'immeubles

Légende

Lot ou partie de lot visé par le programme



Légende

Vérification et approbation
Julie Tremblay, urbaniste
Directrice adjointe de l'urbanisme
et des aménagements



Conception

Pierre Asselin, urbaniste
Directeur de l'urbanisme
et des aménagements



0 25 50 100 150 200 250
1:8 000
Mètres
Janvier 2014

7. Conclusion

Les orientations de la Ville de Lévis, contenues dans ce PPU, permettront de mettre en place un environnement urbain répondant aux orientations du PMAD et procureront des conditions favorables en réponse aux besoins de la communauté lévisienne.

Ce développement permettra entre autres de :

- Consolider le pôle Chaudière
- Mettre en valeur l'axe structurant du boul. de la Rive-Sud et le futur axe structurant nommé le lien G
- Créer une forte densité résidentielle, une forte densité d'activité humaine et une grande mixité d'usages qui sont favorables à la mobilité active et au transport en commun
- Aménager une place publique et un parc auxquels s'identifieront les futurs résidents et usagers

Comme le veut le PMAD, le plan favorise le développement et prévoit les conditions pour sa mise en œuvre à très court terme.

En somme, le plan vise la création de milieux de vie et de lieux d'emploi de qualité tout en poursuivant des orientations de développement durable.

Le développement de la partie centrale 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 possiblement 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 et de la CMQ.

Direction de l'urbanisme et des arrondissements

