



ANNEXE A
RV-2011-10-84

Programme particulier d'urbanisme

SECTEUR DES CRANS **PARTIE NORD DU BOUL. DE LA RIVE-SUD**

Octobre 2011





Programme particulier d'urbanisme

SECTEUR DES CRANS PARTIE NORD DU BOUL. DE LA RIVE-SUD

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



Octobre 2011

Table des matières

1. INTRODUCTION	1
2. LE CONTEXTE	5
2.1 LES FORCES DU SITE, LES POTENTIELS D'AMÉNAGEMENT.....	5
2.2 LES GRANDS DÉFIS D'AMÉNAGEMENT.....	5
2.3 LES POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT, LES OPPORTUNITÉS	6
2.4 LES BESOINS	6
2.5 STRUCTURER LA VILLE DE FAÇON À RENDRE LE TRANSPORT EN COMMUN EFFICACE – UNE GRANDE ORIENTATION DU SADR	7
3. ORIENTATIONS	10
3.1 METTRE EN VALEUR LES ESPACES DE CENTRALITÉ.....	10
3.2 FACILITER L'ACCÈS ROUTIER AU PÔLE STRUCTURANT	14
3.3 METTRE EN VALEUR LES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT ESTHÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE	15
4. LES AFFECTATIONS DU SOL	21
4.1 PRÉSENTATION	21
4.1.1 Généralité.....	21
4.1.2 Principes d'interprétation	21
<i>Les affectations du sol</i>	21
4.2 DESCRIPTION DES AFFECTATIONS DU SOL ET DES DENSITÉS DE SON OCCUPATION.....	23
4.2.1 Affectation résidentielle de forte densité	23
4.2.2 Affectation résidentielle de moyenne densité.....	24
4.2.3 Affectation résidentielle de faible densité.....	25
4.2.4 Affectation conservation.....	25
4.2.5 Affectation mixte – résidentielle et commerciale.....	26
4.2.6 Affectation pôle – mixte	27
5. LE TRACÉ DES RUES ET LE TYPE DES VOIES DE CIRCULATION.....	29
5.1 PRINCIPES D'INTERPRÉTATION	29
5.2 TRACÉ DES RUES	29
5.3 CARACTÉRISTIQUES DES VOIES DE CIRCULATION	31
5.3.1 <i>Le boulevard de la Rive-Sud</i>	31
5.3.2 <i>Le lien F</i>	32
5.3.3 <i>La rue des Hironnelles</i>	33
5.3.4 <i>Le lien B</i>	34
5.3.5 <i>Liens piétonniers et cyclables</i>	36
6. PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES	37

6.1	INTRODUCTION	37
6.2	LOTS 2 154 340 ET 4 242 550	37
6.3	LOTS 3 208 917, 4 242 548, 3 908 670 ET 4 242 549.....	37
6.4	LOT 2 154 352.....	37
6.5	LOTS 3 688 659, 2 154 286 ET 2 154 140	37
6.6	LOTS 2 154 379, 2 154 579, 3 564 403, 3 067 466 ET 3 965 601	38

1. Introduction

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

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

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

Ainsi, le présent PPU s'applique seulement à la portion assujettie telle qu'illustrée à la planche 2. Le PPU est identifié « partie nord du boul. de la Rive-Sud », mais il porte également sur un terrain situé du côté sud de ce boulevard.

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 dans l'aire d'influence du pôle structurant de la tête des ponts. Les orientations décrites au chapitre 3 visent spécifiquement à mettre en valeur ce facteur de centralité.

Pour le territoire assujetti au PPU, les orientations contenues au PPU prévalent sur les orientations du plan d'urbanisme.





2. Le contexte

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

2.1 Les forces du site, les potentiels d'aménagement

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

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

2.2 Les grands défis d'aménagement

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

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

2.3 Les potentiels de développement, les opportunités

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

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

2.4 Les besoins

- ❑ Des besoins croissants pour des formules d'habitation plus denses en raison du vieillissement de population;
- ❑ Des besoins en parcs et espaces verts : selon le plan directeur des parcs, il faudrait prévoir un parc de secteur et un parc de voisinage dans le territoire assujéti au ppu :
 - un parc de voisinage possède un rayon de desserte de 400 mètres; un tel parc possède une superficie variant entre 0,25 et 0,5 ha;
 - un parc de secteur possède un rayon de desserte d'environ 1,5 km; il possède une superficie d'environ 1,5 à 2,0 ha; souvent adjacent à une école.
- ❑ Des besoins importants en matière de transport et circulation. Il paraît important d'améliorer l'accessibilité dans ce secteur de la ville.
- ❑ 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 en espaces publics de qualité et en espaces de convivialité. Le territoire des Chutes-de-la-Chaudière surtout développé au cours des dernières décennies dispose de peu de lieux publics significatifs ou de lieux de convivialité identitaires. On pense notamment à des espaces de centralité destinés au piéton. À titre d'exemples, la rue Bégin dans le secteur Lévis, les rues Cartier, Maguire, du Campanile à Québec, la place d'Youville à Québec. Dans le

territoire des Chutes-de-la-Chaudière, les secteurs centraux traditionnels jouent un peu ce rôle, notamment le Vieux-Saint-Romuald et le Vieux-Charny. Les besoins concernent surtout les nouveaux espaces de développement.

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

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

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

À l'heure d'un revirement mondial pour un développement plus durable associé à des déplacements moins dépendants de l'automobile, il paraît nécessaire de rapidement augmenter la proportion des déplacements par transport en commun. La Société de transport de Lévis (STLévis) souhaite améliorer de façon générale son offre de service et projette à cette fin la mise en place dès 2011 d'un réseau complètement restructuré.

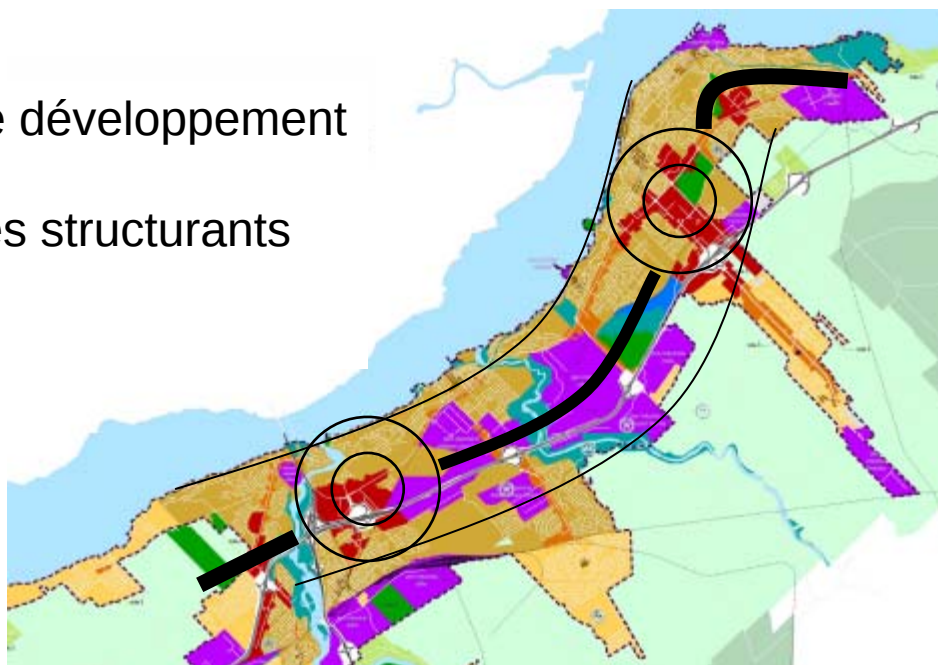
Afin de rendre les transports collectifs et actifs (piétonniers et cyclables) plus attrayants et compétitifs, et d'améliorer la mobilité de toutes les personnes, l'ensemble des mesures de transport doit être intégré à la planification du territoire.

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

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

Un axe de développement

Deux pôles structurants



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

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

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

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

3. Orientations

3.1 Mettre en valeur les espaces de centralité

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

En premier lieu, **les abords du boulevard de la Rive-Sud** lui-même 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 présenter les caractéristiques suivantes :

- 1° Densité favorisant les transports actifs et collectifs.
- 2° Possibilité de 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.
- 3° Hauteur générale de 4 à 8 étages. Hauteur minimale pouvant varier de 2 à 4 étages, selon la taille des lots notamment.
- 4° Malgré une marge de recul avant



minimale relativement faible dans les zones concernées (environ 6 mètres), préconiser une marge de recul avant minimale un peu plus élevée pour le boul. de la Rive-Sud; et, par PIIA, favoriser le respect d'un alignement sur rue.

- 5° Présence d'éléments repères aux intersections. Cette présence peut s'affirmer par des hauteurs de bâtiment plus élevées, des formes architecturales particulières (campaniles, tourelles, pignons, saillie marquant une entrée de bâtiment en coin, etc.) ou un élément paysager distinctif (sculpture ou autre).
- 6° Entrées principales des bâtiments donnant sur le boulevard et accès piétonnier à partir du trottoir (parvis paysager); des entrées protégées.
- 7° Espaces de stationnement en sous-sol, à l'arrière ou, s'il ne peut en être autrement, en cour latérale; le stationnement au sol doit être dissimulé de la rue. L'aménagement de stationnements étagés fera d'ailleurs l'objet de dispositions réglementaires afin d'assurer l'intégration harmonieuse de telles constructions.
- 8° Bâtiments d'une grande qualité architecturale.
- 9° Aménagement paysager de grande qualité.

On considère généralement qu'il faut rechercher la création d'unités de voisinage d'environ 400 à 500 mètres de rayon, ce qui correspond à une distance de marche d'environ 5 minutes. Chaque unité devrait idéalement rayonner autour d'un noyau central où les résidents peuvent trouver réponse à leurs besoins en commerces et services, tant publics que privés. C'est aussi au centre que se trouve l'accès au parcours de transport en commun à haut niveau de service. Dans ce rayon de 400 à 500 mètres, 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.

En l'occurrence, ces espaces de centralité doivent rayonner autour de l'axe structurant, soit le boul. de la Rive-Sud. Aussi, du côté nord du boulevard de la Rive-Sud, la présence du cran rocheux entraîne la création de cellules de voisinage étroites. Il devient d'autant plus important de



rentabiliser l'espace constructible en y aménageant des résidences de grande densité.

La création de développement de forte densité commande par ailleurs l'aménagement d'espaces publics de qualité. Par espace public, on entend les rues, les liens piétonniers et cyclables, les parcs, les places publiques. La qualité de vie dans les développements projetés résultera pour beaucoup de la qualité des espaces publics et de l'attention qui sera apportée aux piétons notamment. Non seulement le tissu urbain doit être perméable pour faciliter les déplacements piétonniers,

mais en outre, les espaces publics devraient être généreusement pourvus de végétation et de mobilier urbain, et devraient mettre en valeur les éléments d'intérêt esthétique environnants.

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

- 1° Favoriser un développement perméable aux déplacements actifs, permettant donc l'aménagement d'un réseau piétonnier et d'un réseau cyclable réduisant les distances de déplacement; prévoir des trottoirs, sentiers et allées piétonnières qui encouragent la marche, soit vers la destination souhaitée, soit vers des nœuds de transport en commun;
- 2° Faire en sorte que les aménagements soient incitatifs, conviviaux et donc comportent une grande qualité paysagère, répondent aux besoins du piéton, tiennent compte de sa capacité de déplacement et



de ses intérêts, tant à l'échelle du quartier et de la rue que de chaque implantation; porter une attention particulière à la conception des nouveaux axes routiers afin de valoriser tous les usagers; favoriser des aménagements de rue à l'échelle du piéton;

- a) Favoriser une mixité d'usages afin d'offrir des services de proximité lorsque c'est possible;
- b) Rapprocher les bâtiments (résidentiels ou commerciaux) de la rue;
- c) Aménager les entrées de bâtiment face à la rue, notamment en relation avec le boul. de la Rive-Sud; prévoir des accès piétonniers à partir des trottoirs et des entrées de bâtiment protégées des intempéries;
- d) Prévoir des plantations d'arbres de rue; séparer les trottoirs et la chaussée par des banquettes plantées d'arbres;
- e) Prévoir l'enfouissement des fils d'utilité publique;
- f) Prévoir des places et parcs où les citoyens peuvent se rencontrer et profiter d'espaces publics de qualité;
- g) Prévoir des itinéraires piétonniers les plus courts possibles;
- h) Prévoir des traverses piétonnières sécuritaires; aux intersections situées à l'intérieur du développement, chercher à donner priorité aux piétons plutôt qu'aux véhicules;
- i) Mettre en valeur les éléments d'intérêt esthétique et écologique, en particulier ce paysage unique composé des crans rocheux;
- 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° Certes, il est souhaitable que le tissu urbain soit perméable afin de faciliter les déplacements et la lisibilité du milieu; mais, la vitesse de la circulation de transit doit être apaisée par des mesures qui traduisent l'importance accordée aux piétons et aux cyclistes dans cet environnement.

4° Favoriser la conservation du couvert végétal et, lorsque le terrain est découvert, à la suite de travaux d'abattage d'arbres, de remblai ou de déblai, 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.

En somme, on cherche à créer un quartier empreint d'une grande convivialité, où la qualité de l'espace public sera mise en priorité, un quartier qui aura sa propre signature, une grande valeur paysagère et des liens étroits avec les zones environnantes et avec le reste de la ville. D'autres orientations énoncées aux sections suivantes viennent appuyer ce positionnement.



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.

3.2 Faciliter l'accès routier au pôle structurant

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

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

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

- 1° Prolongement de la 5e Rue jusqu'à l'échangeur 314 et au chemin du Sault dans l'axe de la rue de la Concorde; cette voie qui était nommée le lien G dans le schéma d'aménagement de la MRC des Chutes-de-la-Chaudière et dont on maintiendra l'appellation pour faciliter son identification procurera un accès aux terrains bordant l'autoroute Jean-Lesage entre la 4e Avenue et le chemin du Sault. Une partie du lien G sera aménagée à court terme.
- 2° Aménagement d'un lien à peu près dans l'axe du Petit-St-Jean dans le secteur St-Jean-Chrysostome avec raccordement au lien G, ce qui suppose un étagement au-dessus de l'autoroute Jean-Lesage; ce lien facilitera l'accès au pôle structurant depuis le secteur St-Jean-Chrysostome; du côté sud, il pourrait se prolonger vers la rue des Champs, au-delà de la cour de triage Joffre, et vers St-Rédempteur, à l'ouest, dans l'axe de la rue Beaulieu, avec traverse de la rivière Chaudière; ce bouclage unifiera les secteurs St-Jean-Chrysostome, St-Rédempteur et St-Romuald notamment. Ces liens seront mis en place progressivement. Déjà leur planification est incidente sur un projet qui se réalisera à court terme dans le secteur St-Jean-Chrysostome.
- 3° Aménagement d'un lien, appelé le lien « F », permettant d'accéder directement au lien G, à l'échangeur 314 nord et aux terrains compris entre l'autoroute et le boul. de la Rive-Sud depuis le boul. de la Rive-Sud, voire même depuis le développement projeté au nord du boul. de la Rive-Sud. Ce dernier ajout accroîtra la fluidité de la circulation dans ce secteur en plus d'améliorer l'accès au pôle structurant en développement. La partie du lien F prévue au sud du boul. de la Rive-Sud sera aménagée à court terme.

3.3 Mettre en valeur les éléments d'intérêt esthétique et écologique

L'environnement offre des opportunités qu'il y a lieu de mettre en valeur, en particulier les crans rocheux, le couvert végétal existant et le corridor du ruisseau Cantin. Ainsi, la Ville de Lévis préconise autour des crans rocheux, notamment du côté nord du boulevard de la Rive-Sud, l'aménagement de quartiers résidentiels à forte valeur paysagère.

Le cran rocheux et le couvert végétal

Les crans rocheux offrent un paysage singulier et identitaire, un paysage propre à la ville de Lévis. Le cran rocheux qui s'allonge du chemin du Sault pratiquement jusqu'à l'autoroute Jean-Lesage et qui a été fractionné par l'aménagement du boul. de la Rive-Sud forme une masse d'environ 1,5 km de longueur au nord du boul. de la Rive-Sud. D'une hauteur qui peut atteindre environ une trentaine de mètres, le cran rocheux présente des pentes souvent abruptes où se trouvent plusieurs blocs de pierre détachés. Le cran rocheux est couvert de peuplements forestiers dont certains présentent un intérêt élevé, notamment deux prucheraies de 90 ans et une pinède à pin blanc de 90 ans. Les peuplements qui présentent le plus d'intérêt se trouvent surtout au sommet du cran rocheux et dans les versants. Aussi, ils s'étendent légèrement au pied du versant sud.



Perceptible aussi bien depuis la rive-nord que depuis le boul. de la Rive-Sud, le cran rocheux joue un rôle structurant dans le paysage lévisien. Il contribue également à la qualité du bassin visuel perceptible à partir du chemin du Sault, de l'autoroute Jean-Lesage et du pont Dominion. Il joue en outre un rôle d'écran protecteur face aux vents et procure un microclimat favorable pour d'éventuels résidents.

Une grande partie des talus présente de fortes, voire très fortes pentes ainsi que des risques importants d'écroulement rocheux¹. Il importe d'assurer la stabilité des constructions qui seraient érigées dans les parties supérieures du cran rocheux. Il est aussi important de préserver la sécurité pour les biens et les personnes au pied du cran rocheux, tant du côté nord que du côté sud. Une réglementation sera adoptée pour permettre l'atteinte de ces objectifs en matière de sécurité publique. Les mesures qui en résulteront devront faire l'objet d'un suivi et on devra assurer leur pérennité (ex. par servitude). De telles servitudes, le cas échéant, ainsi que le fait que les propriétés se trouvent dans une zone à risque devront être indiqués dans les certificats de localisation des propriétés visées conformément au *Règlement sur la norme de pratique relative au certificat de localisation*.

Aussi bien pour assurer la sécurité des biens et des personnes que préserver et mettre en valeur le caractère naturel du paysage, il y a lieu de préserver l'intégrité géomorphologique et paysagère du cran rocheux. Seules certaines modifications très ponctuelles pourraient être envisagées, notamment pour l'aménagement de sentiers et de belvédères d'observation.

¹ Inspec Sol, rapport d'inspection préliminaire, 16 octobre 2008.

De plus, dans les fortes pentes (30% et plus), tous les travaux d'abattage d'arbres, de déblai ou de remblai devraient être évités, sous réserve des situations suivantes :

- 1° Des travaux visant à assurer la sécurité des biens et des personnes et justifiés par un rapport d'expert².
- 2° Des travaux relatifs à l'aménagement de sentiers de marche et de belvédères d'observation.

Les fortes pentes boisées, le couvert forestier au sommet et, dans une moindre mesure, le couvert forestier au pied du cran rocheux constitueront le cadre environnemental, la trame de fond du quartier qui se développera au pied, du côté sud. Afin de mettre en valeur ce paysage singulier, la Ville de Lévis poursuit des orientations qui devront être modulées en fonction des caractéristiques du territoire, car chaque cas est un cas d'espèce qui mérite une considération particulière. Aussi, dans la définition des projets, la concertation avec les promoteurs concernés est de mise afin de tenir compte de la viabilité économique des projets.

Pour l'espace situé **au pied du cran rocheux, du côté sud**, la Ville de Lévis poursuit les orientations suivantes :

- 1° Respecter les mesures préconisées pour assurer la sécurité des biens et des personnes, compte tenu des risques d'écroulement rocheux.
- 2° Limiter la hauteur des constructions de façon à ne pas concurrencer le cran rocheux.
- 3° Conserver des percées visuelles vers le cran rocheux, en particulier dans l'axe



des rues. Cet objectif pourrait être incident sur le tracé des rues et sur l'implantation des bâtiments dans l'axe des rues. Des implantations perpendiculaires à la rue peuvent également être pertinentes pour atteindre cet objectif.

- 4° Dans les parties boisées, en particulier dans les peuplements forestiers qui présentent le plus d'intérêt, prévoir, malgré une forte densité résidentielle, un faible taux d'emprise au sol afin de conserver le plus possible des massifs à l'état naturel. Les cours entre les bâtiments doivent être amplement suffisantes pour assurer la préservation du couvert forestier et offrir un paysage boisé, à l'état naturel. Privilégier le stationnement souterrain. La conservation d'espaces à l'état naturel permettra en outre de maintenir un meilleur taux de perméabilité des sols et ainsi de mieux gérer les eaux de pluie.
- 5° Planifier un réseau de parcours piétonniers et cyclables qui permettent de réduire les distances de déplacement et qui profitent des éléments naturels.
- 6° Dans les peuplements forestiers d'intérêt, dans la mesure du possible, protéger et mettre en valeur les arbres matures qui présentent individuellement le plus d'intérêt.
- 7° Enfouir les fils d'utilités publiques afin d'éviter le déboisement que requièrent normalement les lignes aériennes et pour améliorer la qualité du paysage.

Au pied du cran rocheux, du côté nord, il ne semble exister aucun potentiel constructible compte tenu de l'occupation du sol actuelle, de la présence des fortes pentes et des risques d'écroulement rocheux.

Le sommet à l'ouest de la rue des Frênes, se présente comme une étroite bande de terrain accidentée d'une largeur qui varie entre 25 et 55 mètres environ. Entre l'extrémité de la rue des Frênes et le boulevard de la Rive-Sud, la partie généralement désignée comme le cap Samson, comprend des talus de forte pente, tant du côté sud que du côté nord, ainsi que de petits plateaux. Les sommets et les talus sont boisés et, tel qu'indiqué plus haut, sont constitués de peuplements forestiers intéressants.

Afin de préserver la grande valeur écologique et paysagère du cran rocheux, la Ville de Lévis projette l'acquisition des sommets et des talus de forte pente de façon à en faire un parc de conservation. Le sommet et les flancs du cran rocheux dont les fortes pentes seront conservées à l'état naturel formeront un corridor écologique permettant le déplacement de la faune et de la flore. Seules y seront autorisées la marche, la détente et l'observation de la nature et du paysage. Ce parc de conservation pourrait être cédé à un organisme de conservation éventuellement.

² À titre d'exemple, il arrive à l'occasion que certains arbres menacent la stabilité des roches et doivent, strictement pour des raisons de sécurité, être abattus.

Afin d'encadrer adéquatement les projets dans l'environnement du cran rocheux, il est préconisé de :

- 1° Adopter un règlement sur les PIIA pour déterminer les critères applicables aux projets pouvant se faire dans les faibles pentes et au pied du cran rocheux.
- 2° Introduire dans la réglementation les dispositions visant à assurer la sécurité des biens et des personnes, compte tenu des risques de décrochement ou d'écroulement rocheux.
- 3° Modifier le règlement de zonage pour interdire les travaux dans les fortes pentes et prohiber certaines utilisations du sol, constructions ou ouvrages, tant que des plans n'ont pas été officiellement approuvés par la Ville.
- 4° Dans les parties boisées, avant l'approbation du lotissement, exiger un plan montrant les remblais et déblais projetés, ainsi que des coupes transversales permettant d'évaluer les impacts; si des tronçons semblent problématiques, exiger les coupes requises.
- 5° Prévoir ou exiger des servitudes de conservation pour préserver l'intégrité des talus de forte pente.
- 6° Dans les parties boisées, exiger la mise en place de mesures de protection sylvicole pendant les travaux pour l'ouverture des rues et pour les constructions : protéger les lisières boisées et les arbres à conserver en les identifiant et en conservant un dégagement clôturé; interdire l'entreposage de matériaux au pied des arbres.

Le ruisseau Cantin

Le ruisseau Cantin est un cours d'eau reconnu et protégé. Il draine un territoire relativement important. Il possède en outre une plaine inondable assez importante à l'intérieur du territoire assujetti à ce PPU.

Compte tenu de sa forme, de son parcours et de la qualité de ses rives, il offre des opportunités de mise en valeur intéressantes.

La Ville de Lévis préconise l'aménagement d'un parc linéaire le long du ruisseau Cantin. Les abords du ruisseau Cantin pourraient être préservés et mis en valeur par la création de sentiers de courte randonnée; on y mettrait l'accent sur le caractère naturel des lieux et la présence des oiseaux notamment; des percées visuelles devraient être aménagées ou conservées vers le cran rocheux.

Les abords du ruisseau Cantin pourront aussi supporter des aménagements de bassin de rétention et de bassin filtrant pour assurer la meilleure gestion possible des eaux de ruissellement. Ces bassins seraient aménagés de façon à accroître la qualité du parc, le rendre plus attrayant tout en répondant à des besoins de gestion

des eaux de surface. Ils constitueraient un des principaux attraits du parc linéaire; nécessairement, les rives du ruisseau Cantin et des bassins de rétention auraient un caractère le plus naturel possible tout en ménageant des vues abondantes sur le cours d'eau. Le parc linéaire avec ses bassins de rétention et ses rives naturelles constituerait un des points de mire de ce développement. Les équipements et le mobilier qui seront dédiés à ce parc seront prescrits en réponse aux besoins des futurs résidents. Ce parc qui, a priori, est destiné à doter le quartier d'espaces linéaires d'ambiance pourrait s'inspirer des images figurant sur cette page et prendre aussi exemple sur le parc de l'anse Benson et le Parcours des Anses.



Les sentiers aux abords du ruisseau pourraient mener jusqu'à l'école l'Aubier où les terrains récréatifs pourraient être partagés par les étudiants et les citoyens. Le parc-école pourrait être consolidé pour répondre aux besoins du secteur en matière d'activité sportive.



Des liens piétonniers et cyclables devraient être planifiés vers les autres parcs situés dans cette partie de la ville, notamment le parc de la Dalle, la plage Garneau, le parc de la Colombière et les autres parcs qui seront aménagés éventuellement.



4. Les affectations du sol

4.1 Présentation

4.1.1 Généralité

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

Les affectations du sol sont illustrées au plan des affectations du sol joint en annexe (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° Résidentielle forte densité.
- 2° Résidentielle moyenne densité.
- 3° Résidentielle faible densité.
- 4° Conservation.
- 5° Mixte – résidentielle et commerciale.
- 6° Pôle– mixte.

Les limites d'une aire d'affectation

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

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

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

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

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

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

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

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

Les densités d'occupation du sol

Les densités d'occupation du sol décrites à la section 4.2 sont des densités nettes à moins d'indications contraires. Elles seront intégrées dans la réglementation d'urbanisme et s'appliqueront à chaque demande de permis de lotissement ou de construction, pour la construction d'un nouveau bâtiment multifamilial, bifamilial ou unifamilial en rangée. 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 notamment des risques d'écroulement rocheux, de fortes pentes, de milieux humides ou de zones inondables. Les espaces privés présentant une pente de 30% et plus ainsi que les espaces privés faisant partie d'une plaine

inondable ou d'un milieu humide devront être soustraits de la superficie de terrain pour les fins du calcul de la densité résidentielle.

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

4.2.1 Affectation résidentielle de forte densité

Cette affectation vise à mettre en valeur la proximité du boulevard de la Rive-Sud qui constitue en soi un axe structurant, la proximité du pôle structurant que la Ville de Lévis cherche à développer, ainsi que les caractéristiques paysagères des sites, notamment la présence des crans rocheux et des espaces boisés. Ces caractéristiques font de ces espaces des sites stratégiques de grande valeur pour la consolidation de l'activité urbaine. La création d'un milieu urbain à forte densité où se voisinent une mixité d'usages devrait favoriser les déplacements actifs et collectifs. Un tel développement devrait aller de paire avec le développement du transport en commun, tel que le préconise la STLévis présentement.

La mise en valeur des espaces consacrés à la forte densité résidentielle supposera la mise en place de mesures favorisant les déplacements piétonniers, notamment l'aménagement de trottoirs bordés d'arbres, l'aménagement de sentiers permettant de raccourcir les trajets, l'aménagement et la conservation d'espaces verts, publics et privés.

Conformément aux orientations préconisées plus haut, la création de quartiers résidentiels à forte densité et à forte valeur paysagère se traduira par une mise en valeur des éléments d'intérêt esthétique et écologique, par l'enfouissement des fils d'utilité publique et par l'aménagement de stationnement souterrain.

Dans ces aires d'affectation, on cherche une densité élevée, soit d'au moins 70 logements à l'hectare net, sauf dans la partie la plus élevée de l'aire d'affectation afin de préserver le paysage du cran rocheux. Plusieurs types d'habitation permettent d'atteindre une telle densité. Idéalement, il serait souhaitable que le quartier comporte divers types d'habitation afin de répondre à des besoins variés. 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 des sites. L'aménagement de stationnements étagés fera d'ailleurs l'objet de dispositions réglementaires afin d'assurer l'intégration harmonieuse de telles constructions. En outre, l'enfouissement des stationnements permet de réduire l'ampleur des surfaces imperméables et favorise donc de meilleures conditions de drainage du territoire. Cette condition sera traduite dans les prescriptions réglementaires pour tous les types d'habitation autorisés dans ces aires d'affectation.

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

- 1° habitation multifamiliale, isolée, jumelée ou en rangée;
- 2° habitation dans un bâtiment à usages multiples;
- 3° loisirs extérieurs légers;
- 4° commerces et services de proximité, au rez-de-chaussée seulement, dans des bâtiments à usages multiples; les commerces et services de proximité seront définis au règlement de zonage ou dans un règlement sur les usages conditionnels; la superficie de plancher des établissements commerciaux ou de service doit être inférieure à 1 000 m² par établissement; le regroupement dans un même bâtiment de plusieurs établissements commerciaux ou de service doit occuper une superficie de plancher inférieure à 3 500 m²; la catégorie commerces et services de proximité comprend les services de garde.

Une maison d'intérêt patrimonial se trouve également dans cette partie du secteur des Crans, la maison John-Breakey. Cette maison plus que centenaire semble en bon état de conservation. Il serait pertinent de la conserver et de la déplacer dans l'affectation de moyenne densité en tenant compte du tracé des rues projetées. Cette maison destinée à abriter un usage de type habitation unifamiliale isolée sera compatible avec les affectations résidentielles de forte ou de moyenne densité et l'usage pourra être autorisé en vertu d'un règlement sur les usages conditionnels ou autre type de réglementation.



Dans la partie ouest de cette aire d'affectation, le règlement de zonage devra favoriser une certaine transition avec les zones de moyenne et de faible densité.

4.2.2 Affectation résidentielle de moyenne densité

Cette affectation vise surtout à assurer une transition avec les développements résidentiels existants.

En outre, cette affectation vise en partie les abords du lien F. Ce lien jouera un rôle de collectrice puisqu'il donnera accès au futur lien G et à l'autoroute Jean-Lesage (sortie 314). 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.

Pour atteindre cet objectif, 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.

À peu près les mêmes orientations que celles énoncées à l'article 4.2.1 prévalent pour cette affectation en les adaptant toutefois à des typologies résidentielles de moindre gabarit pour atteindre l'effet de transition recherché.

On vise une densité minimale de 30 logements à l'hectare net.

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

- 1° habitation unifamiliale en rangée; maximum de 6 logements par groupe de bâtiments;
- 2° loisirs extérieurs légers.

La maison John-Breakey pourrait être déplacée dans cette zone, tel qu'expliqué en 4.2.1, et l'usage serait compatible, malgré les autres dispositions de la présente sous-section.

4.2.3 Affectation résidentielle de faible densité

Cette affectation vise à assurer une continuité du développement existant dans le prolongement de la rue Paul-Émile-Dubé, tout en optimisant la densité.

La densité recherchée s'exprimera à travers la typologie résidentielle autorisée.

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

- 1° habitation unifamiliale isolée ou jumelée;
- 2° loisirs extérieurs légers.

4.2.4 Affectation conservation

L'espace visé correspond aux sommets du cran rocheux et inclut une partie des fortes pentes. La Ville veut faire de ces espaces un corridor écologique et y prône une conservation à peu près intégrale du territoire. En outre, l'aire de conservation assurera la transition entre le développement de faible densité existant du côté nord du cran rocheux et le développement de forte densité projeté du côté sud.

Les usages compatibles avec l'affectation conservation sont les parcs de conservation.

4.2.5 Affectation mixte – résidentielle et commerciale

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

Les usages compatibles avec l'affectation mixte – résidentielle et commerciale sont les suivants :

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

La superficie de plancher d'un établissement de commerce de détail doit être inférieure à 7 500 m².

La superficie de plancher d'un établissement de service doit être inférieure à 3 500 m².

La superficie totale de plancher des établissements de commerce de détail et de service situés dans un même bâtiment doit être inférieure à 10 000 m².

La superficie totale de plancher des établissements de service situés dans un même bâtiment doit être inférieure à 3 500 m².

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

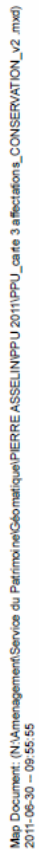
Les bâtiments devront avoir une hauteur minimale de 4 étages. Pour les usages résidentiels, au moins 50% des cases de stationnement devront être souterraines et au moins 30% pour les autres usages. L'aménagement de stationnements étagés fera l'objet de dispositions réglementaires afin d'assurer l'intégration harmonieuse de telles constructions. Les fils d'utilité publique devront être enfouis.

Lorsque viendra le moment de développer ces terrains, l'accès véhiculaire devra se faire par une nouvelle rue qui sera aménagée au nord du boulevard de la Rive-Sud, de façon à préserver la fonctionnalité du boulevard et assurer la sécurité des déplacements. Les terrains compris dans cette aire d'affectation se trouvent à l'intérieur d'une longue courbe, tout juste à l'ouest d'une zone non constructible – l'extrémité du cap Samson – dans une légère pente, des conditions propices aux accidents de circulation.

4.2.6 Affectation pôle – mixte

Cette affectation vise les abords du boulevard de la Rive-Sud qui font partie du PÔLE STRUCTURANT identifié au *Schéma d'aménagement et de développement révisé*. Les orientations et usages autorisés, prévus à la sous-section 4.2.5, s'appliquent à cette affectation. Les superficies de plancher des établissements de commerce de détail et de services ne sont toutefois pas limitées.

Les bâtiments devront avoir une hauteur minimale de 3 étages. Pour les usages résidentiels, au moins 50% des cases de stationnement devront être souterraines et au moins 30% pour les autres usages. L'aménagement de stationnements étagés fera l'objet de dispositions réglementaires afin d'assurer l'intégration harmonieuse de telles constructions. Les fils d'utilité publique devront être enfouis.



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. Ils 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*.

5.2 Tracé des rues

Le boulevard de la Rive-Sud constitue l'axe structurant autour duquel se développera le territoire assujéti 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.

Le chemin du Sault qui circonscrit le territoire du PPU du côté nord et qui représente la deuxième voie en importance dans ce territoire ne fait pas l'objet d'un programme de réaménagement pour le moment, mais pourrait être légèrement modifié pour faciliter les mouvements de circulation à l'intersection du prolongement de la rue Paul-Émile-Dubé.

Tel que décrit à la section 3.2, le lien F permettra d'établir une communication véhiculaire entre le chemin du Sault et le boulevard de la Rive-Sud, pour se prolonger ensuite jusqu'au futur lien G, près de la sortie 314 nord de l'autoroute Jean-Lesage. Le tracé du lien F est illustré à la planche 4. Si ce tracé a une valeur indicative, il faut considérer par contre, que l'intersection avec le boul. de la Rive-Sud est définitive. Divers scénarios sont possibles pour l'aménagement du lien F à l'approche du chemin du Sault : entre autres, il est possible que le lien F relie directement le chemin du Sault; il est possible également que le lien F communique avec le chemin du Sault via la rue Paul-Émile-Dubé.



La rue des Hirondelles sera prolongée vers le nord afin de donner accès au territoire du PPU. Idéalement, le tracé devrait permettre de créer un espace constructible du côté est, entre le prolongement de la rue des Hirondelles et le ruisseau Cantin.

La rue des Frênes sera prolongée vers le sud afin de desservir le territoire. Elle formera une intersection avec la rue des Hirondelles et avec le lien F. Aux fins du présent PPU, cette voie est ici nommée le lien B.

La rue Paul-Émile-Dubé sera prolongée jusqu'au chemin du Sault.

Des rues de desserte locale pourront s'ajouter afin de donner accès aux espaces à développer de part et d'autre des îlots formés autour des voies de circulation décrites ci-haut.

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 structurant du secteur Desjardins et le pôle structurant du secteur St-Romuald. Il doit être efficace pour le déplacement par transport en commun. Il requiert donc une voie réservée, au moins aux heures de pointe.
- 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 doit jouer un rôle de transit est-ouest pour les cyclistes, notamment à des fins utilitaires; il serait pertinent de le doter d'une piste cyclable sur toute sa longueur.
- 6° Il doit permettre des déplacements piétonniers sécuritaires; 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 doit être élaboré en partenariat avec la STLévis compte tenu de la restructuration du réseau de transport en commun qui est aussi en préparation.

5.3.2 Le lien F

Objectifs

- 1° Permettre le transit entre le chemin du Sault et le boul. de la Rive-Sud.
- 2° Permettre l'accessibilité au futur développement.
- 3° Favoriser les déplacements piétonniers et cyclables
 - a) Entre le chemin du Sault, le lien B et le boul. de la Rive-Sud;
 - b) Entre le parc linéaire et le boul. de la Rive-Sud.
- 4° Favoriser la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.
- 5° Apaiser le transit : le permettre, mais, pas au détriment de la qualité de vie du futur développement ni au détriment de la sécurité et du confort des piétons et cyclistes.

Moyens

- 1° Une voie de circulation dans chaque direction.
- 2° Une voie de stationnement en parallèle d'un seul côté (2,5 m).
- 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° Resserrement de la chaussée aux traverses piétonnières afin de faciliter la traversée pour les piétons. Ce resserrement se fait au détriment de la voie de stationnement.
- 7° Emprise type d'environ 23 mètres.

Ces orientations sont illustrées à la figure 1.

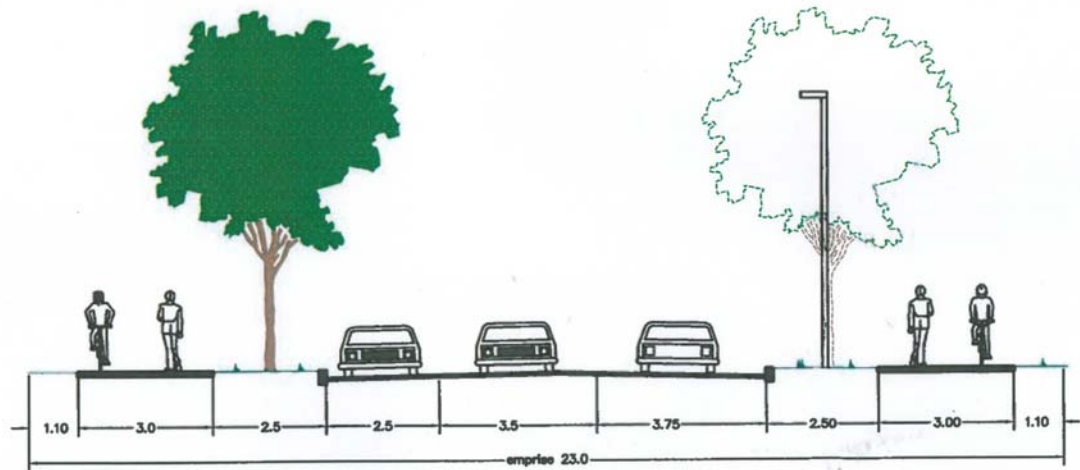


Figure 1 – lien F

5.3.3 La rue des Hirondelles

Objectifs

- 1° Permettre le transit entre le lien B et le boul. de la Rive-Sud.
- 2° Permettre l'accessibilité au futur développement.
- 3° Favoriser les déplacements piétonniers et cyclables
 - a) Entre le lien B et le boul. de la Rive-Sud;
 - b) Entre le parc linéaire et le boul. de la Rive-Sud.
- 4° Favoriser la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.
- 5° Apaiser le transit provenant de la rue des Frênes : le permettre, mais, pas au détriment de la qualité de vie du futur développement ni au détriment de la sécurité et du confort des piétons et cyclistes.

Moyens

- 1° Une voie de circulation dans chaque direction.
- 2° Une voie de stationnement en parallèle d'un seul côté (2,5 m).
- 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° Resserrement de la chaussée aux traverses piétonnières afin de faciliter la traversée pour les piétons. Ce resserrement se fait au détriment de la voie de stationnement.
- 7° Emprise type d'environ 23 mètres.

Ces orientations sont illustrées à la figure 2.

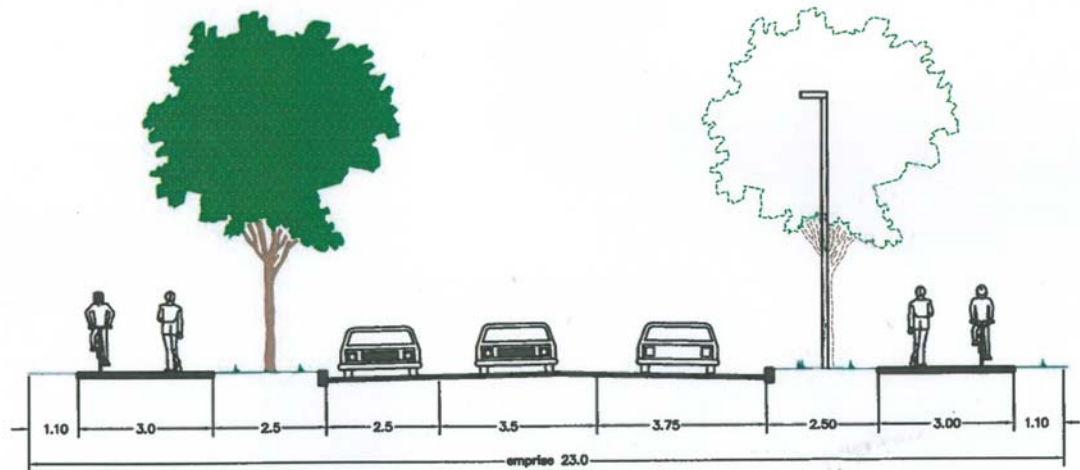


Figure 2 – prolongement de la rue des Hirondelles

5.3.4 Le lien B

Objectifs

- 1° Permettre l'accessibilité au futur développement.
- 3° Favoriser les déplacements piétonniers et cyclables
 - a) Dans le nouveau développement;
 - b) Vers les commerces et bureaux du boul. de la Rive-Sud;
 - c) Vers les institutions implantées sur le boul. de la Rive-Sud;
 - d) Vers les parcs;
 - e) Vers les arrêts d'autobus, notamment sur le circuit de transport en commun à haut niveau de service (boul. de la Rive-Sud).
- 4° Favoriser la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.
- 5° Apaiser le transit provenant de la rue des Frênes : le permettre, mais, pas au détriment de la qualité de vie du futur développement ni au détriment de la sécurité et du confort des piétons et cyclistes.
- 6° Permettre le stationnement sur rue pour les résidents et leurs visiteurs.

Moyens

- 1° Voies de circulation relativement étroites pour apaiser le transit et faciliter les traverses piétonnières.
- 2° Stationnement latéral d'un côté, afin de faciliter l'accès pour les résidents et leurs visiteurs et pour apaiser le transit : il faudra prévoir un mécanisme pour éviter le débordement du stationnement des employés de bureau sur cette rue.
- 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° Partage de la chaussée par les cyclistes.
- 5° Éclairage de rue avec fils enfouis.
- 6° Resserrement de la chaussée aux traverses piétonnières afin de faciliter la traversée pour les piétons et apaiser le transit. Ce resserrement se fait au détriment de la voie de stationnement.
- 7° Emprise type d'environ 20 mètres.

Ces orientations sont illustrées à la figure 3.

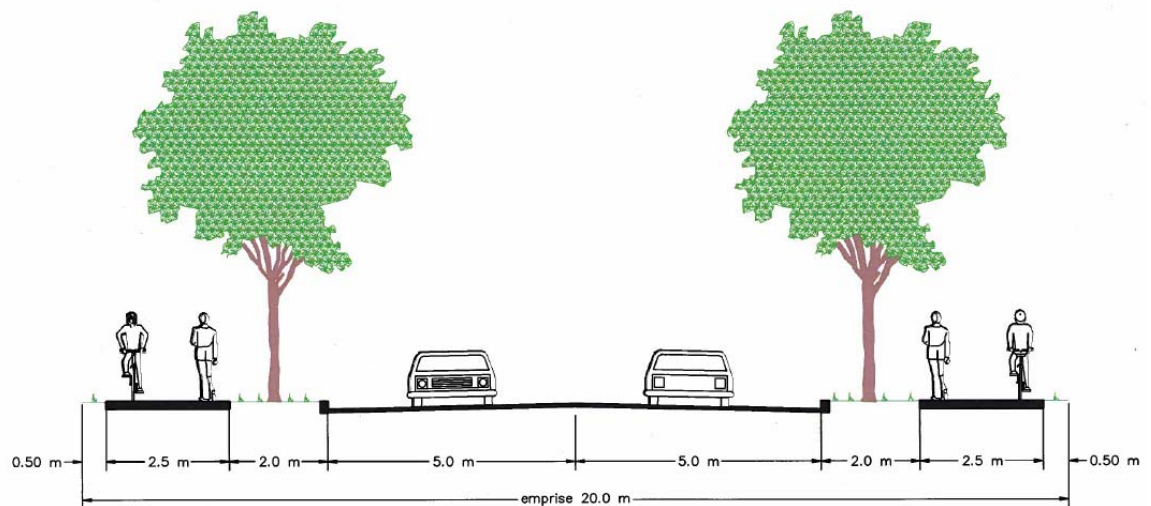


Figure 3 – lien B

Des terrains ayant fait l'objet de remblayage seront traversés par le lien B. Ils devront faire l'objet d'une attention particulière afin d'assurer la qualité des fondations de la rue. Puisque des remblais semblent avoir été faits à l'encontre des normes reconnues en la matière, il est possible que des travaux spécifiques soient requis, ce qui pourrait être incident sur l'échéancier et les coûts de mise en œuvre.

5.3.5 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. Il serait pertinent en outre d'aménager un lien piétonnier longeant le ruisseau Cantin afin de créer un cadre de vie de qualité et d'offrir une ambiance qui favorise la marche. Ce lien permettrait d'accéder au secteur de l'école l'Aubier notamment.

Les liens piétonniers et cyclables devront être paysagés.

6. Programme d'acquisition d'immeubles

6.1 Introduction

La mise en œuvre du PPU suppose l'intervention de la Ville de Lévis afin d'assurer la disponibilité de certains sites qui ont un caractère stratégique. À moins que des ententes avec les promoteurs ne soient prises rapidement, la Ville de Lévis pourrait acquérir les sites décrits dans les lignes suivantes (planche 5).

6.2 Lots 2 154 340 et 4 242 550

La Ville de Lévis souhaite que le lot 4 242 550 et une partie du lot 2 154 340 soient redéveloppés et utilisés aux fins d'une opération de remembrement de terrain. La Ville pourrait les acquérir à ces fins.

6.3 Lots 3 208 917, 4 242 548, 3 908 670 et 4 242 549

À l'intérieur du territoire du PPU, le lien F décrit précédemment traversera les lots 3 208 917, 4 242 548, 3 908 670 et 4 242 549 aux abords du boul. de la Rive-Sud. La Ville de Lévis pourrait acquérir la partie de ces lots qui sera nécessaire pour l'aménagement du lien F.

6.4 Lot 2 154 352

Ce terrain est situé dans le prolongement de la rue des Hirondelles. La Ville de Lévis souhaite que la rue des Hirondelles soit prolongée sur ce lot et pourrait acquérir aux fins de ce prolongement la partie du lot comprise entre le boul. de la Rive-Sud et le ruisseau Cantin.

6.5 Lots 3 688 659, 2 154 286 et 2 154 140

Le lien F se raccordera au chemin du Sault via le prolongement de la rue Paul-Émile-Dubé en empruntant les lots 3 688 659, 2 154 286 et 2 154 140. La Ville de Lévis pourrait acquérir la partie de ces lots qui sera nécessaire pour le prolongement de la rue Paul-Émile-Dubé ou du lien F et son aménagement à cette intersection.

6.6 Lots 2 154 379, 2 154 579, 3 564 403, 3 067 466 et 3 965 601

La partie de ces lots correspondant à l'aire de conservation désignée au plan des affectations du sol, pourrait être acquise par la Ville de Lévis en vue de constituer un parc de conservation. Celui-ci comprendra une partie des sommets et des fortes pentes des crans rocheux.



