VILLE DE QUÉBEC

Conseil de la ville

RÈGLEMENT R.V.Q. 1978

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RELATIVEMENT AU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU PLATEAU CENTRE DE SAINTE-FOY

Avis de motion donné le 15 octobre 2012
Adopté le 17 décembre 2012
En vigueur le 5 janvier 2013

NOTES EXPLICATIVES

Ce règlement modifie le Règlement sur le Plan directeur d'aménagement et de développement *afin d'y intégrer un programme particulier d'urbanisme pour le Plateau centre de Sainte-Foy.*

Ce programme définit un territoire d'application borné approximativement par l'autoroute Henri-IV, l'axe Sasseville-Lapointe, l'avenue de la Médecine et la limite nord des propriétés bordant le chemin des Quatre-Bourgeois, de même que l'ensemble des terrains attenants à l'avenue des Hôtels à l'est des échangeurs des ponts.

Une vision d'aménagement spécifique lui est attribuée, soit celle de reconnaître les rôles multiples du Plateau centre de Sainte-Foy qui constitue à la fois un pôle d'affaires, de services, d'emplois et d'enseignement d'importance régionale, la principale porte d'entrée de la ville et de la capitale en provenance sud, un pôle de services à l'échelle de l'arrondissement et un milieu de vie pour la population résidante. La ville désire en faire un centre urbain dense, mixte, habité et vivant où la qualité de vie prédomine. Le programme établit une planification détaillée du Plateau centre de Sainte-Foy à partir de cinq grandes orientations et objectifs sur lesquels se fondent cette vision à savoir :

1. Soutenir la poursuite du développement du Plateau centre de Sainte-Foy conformément aux objectifs de consolidation, de diversification et de densification du PDAD, en assurant une présence significativement plus élevée de la fonction résidentielle tout en soutenant la poursuite de la croissance des activités économiques en harmonie avec les autres fonctions en place.

2. Faire du Plateau centre de Sainte-Foy un lieu vivant où la qualité de vie prédomine et dont s'approprient les citoyens, en aménageant l'espace public de manière à créer un environnement enrichissant, agréable et aux qualités dignes d'un réel centre urbain, en créant des lieux publics propices aux rassemblements et en concevant les nouveaux aménagements et bâtiments dans le respect de l'échelle humaine et du confort climatique du domaine public.

3. Améliorer l'accessibilité par tous les modes de déplacement et faire un virage marqué vers une mobilité durable, en bonifiant l'offre en transport en commun par l'aménagement d'un tramway en site propre sur le boulevard Laurier et les conditions d'attente des usagers, en améliorant les conditions des piétons et cyclistes par l'aménagement d'itinéraires sécuritaires et confortables.

4. Doter l'entrée des ponts et le pôle multifonctionnel Laurier d'une image de marque à la hauteur de leur importance régionale et de leur rôle d'accueil à la Capitale en exprimant, par l'architecture des bâtiments et l'aménagement urbain, l'identité novatrice, moderne, économique et culturelle de la ville de Québec

5. Opter pour un développement et un aménagement urbain fondés sur une approche durable, autant dans la façon de construire les édifices et d'habiter la Ville que de penser les déplacements

Il détermine à cet effet des affectations détaillées du sol, des hauteurs précises de bâtiment ainsi que d'autres normes d'urbanisme, lesquelles devront être transcrites dans la réglementation de zonage. En outre, des critères et objectifs relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain sont destinés à être intégrés au Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec.

Finalement, il définit plusieurs programmes particuliers d'aménagement qui pourront appuyer la mise en oeuvre de cette planification.

MODIFICATION AVANT ADOPTION

Ce règlement est modifié avant adoption afin d'y intégrer les modifications proposées et de tenir compte des commentaires formulés dans le cadre de la consultation publique tenue en regard du projet de règlement. Ainsi, certains objectifs y sont davantage précisés et plusieurs normes sont modifiées afin de mettre en oeuvre les orientations du programme.

RÈGLEMENT R.V.Q. 1978

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RELATIVEMENT AU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU PLATEAU CENTRE DE SAINTE-FOY

LA VILLE DE QUÉBEC, PAR LE CONSEIL DE LA VILLE, DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

1. L'annexe I du *Règlement sur le Plan directeur d'aménagement et de développement*, R.V.Q. 990 est modifiée par l'addition, après l'annexe B, de l'annexe C de l'annexe I du présent règlement.

2. Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

ANNEXE I

(*article 1*)

ANNEXE C DU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT / PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU PLATEAU CENTRE DE SAINTE-FOY

Annexe C

Programme particulier d'urbanisme du plateau centre de Sainte-Foy

R.V.Q. 1978

TABLE DES MATIÈRES

1. Contexte 4
1.1. Démarche consultative préliminaire 4
1.2. Portrait sommaire du territoire 5
1.2.1. Historique de développement et planification 6
1.2.2. Une centralité régionale importante et une entrée de ville 8
1.2.3. L'occupation du territoire 9
1.2.4. La densification 12
1.2.5. Le potentiel de consolidation 13
1.2.6. La trame urbaine et les déplacements 14
1.2.7. La qualité du domaine public et du paysage urbain 17
1.3. Le diagnostic urbain 20
1.3.1. Les forces et les potentiels 20
1.3.2. Les principales problématiques à résoudre 20
2. Les limites du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme 21
3. La vision et les orientations d'aménagement et de développement 22
3.1. La vision d'aménagement 22
3.2. Les orientations et les objectifs d'aménagement et de développement 22
3.2.1. Les activités 23
3.2.2. La consolidation du développement 23
3.2.3. La trame urbaine et les déplacements 24
3.2.4. Le domaine public et le paysage urbain 25
4. La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement 26
4.1. Les affectations détaillées du sol 26
4.1.1. Les règles d'urbanisme applicables aux aires d'affectations détaillées 27
4.2. Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain 55
4.2.1. Contrôle architectural de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec 55
4.3. L'ossature des déplacements 57
4.4. Les stratégies de consolidation, de développement et de mise en valeur par secteur 60
4.4.1. Le secteur des ponts 60
4.4.2. Le secteur multifonctionnel régional Laurier 61
4.4.3. Le secteur mixte de l'Église/De Rochebelle 63
4.4.4. Le secteur résidentiel Saint-Denys 64
4.4.5. Le secteur de recherche Robert-Bourassa 66
5. Les programmes particuliers de réaménagement et de mise en valeur et les autres actions spécifiques 67
5.1. Les projets de réaménagement des artères 67
5.1.1. Le boulevard Laurier 67
5.1.2. La route de l'Église 69
5.1.3. Le boulevard Hochelaga 69
5.1.4. L'axe Robert-Bourassa 70
5.2. Les parcs urbains et les autres espaces publics 71
5.2.1. Parc Roland-Beaudin 71
5.2.2. Espace polyvalent du centre sportif et du marché public 72
5.2.3. Parc de détente voisin de l'Édifice Andrée-P.-Boucher et esplanade Rochebelle/Roland-Beaudin 73
5.2.4. Parc et boisé Saint-Denys, axe Joli-Bois/Jean-Lelarge et placette Laurier Québec 74
5.2.5. Esplanade du Savoir (Saint-Denys) et jardin Van den Hende 74

Service de l'aménagement du territoire

5.3. La signature visuelle, le mobilier urbain, l'éclairage et l'art urbain 76
5.4. Les projets structurants autres que municipaux 76
5.4.1. Schéma directeur de l'entrée de la capitale 76
5.4.2. Le parcours d'accueil de la capitale 77
5.5. Les infrastructures 78
5.5.1. Aqueduc, eaux usées et pluviales 78
5.5.2. Enfouissement des réseaux câblés d'utilité publique 79
6. Conclusion 81

TABLE DES CARTES ET DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : photographie aérienne, ponts et échangeurs 83
Figure 2: photographie aérienne, secteur régional Laurier 83
Figure 3 : Évolution du territoire, période 1640-1845 83
Figure 4 : Évolution du territoire, période 1875-1945 83
Figure 5: Évolution du territoire, période 1945-1950 83
Figure 6 : Évolution du territoire, période 1950-1965 83
Figure 7 : Schéma particulier d'aménagement du centre-ville de Sainte-Foy, Lahaye et Ouellet, 1975 84
Figure 8 : Plan intégré de requalification du secteur Saint-Denys, Groupe de recherche en architecture de l'Université Laval, 1998 84
Figure 9 : Concept pour la requalification du corridor urbain du boulevard Laurier, 2001 84
Figure 10 : PDAD, Arrondissement Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, 2005 84
Figure 11 : Parcours d'accueil à la Capitale, CCNQ 84
Figure 12 : Plan des grands propriétaires fonciers 85
Figure 13 : Plan de l'utilisation du sol 85
Figure 14 : Plan des concentrations institutionnelles et communautaires 86
Figure 15 : Plan des concentrations d'activités hôtelières, administratives et commerciales 86
Figure 16 : Plan des activités liées au Savoir et aux technologies 87
Figure 17 : Plan de la hauteur des bâtiments actuels 87
Figure 18 : Plan de la répartition des activités résidentielles et de leur intensité 88
Figure 19 : Corridors de consolidation et transition des densités 88
Figure 20 : Plan des espaces sous-développés en support à la consolidation 89
Figure 21 : Plan de la hiérarchie du réseau routier 89
Figure 22 : Plan des nouveaux liens potentiels 90
Figure 23 : Plan des parcours automobiles complémentaires au boulevard Laurier 90
Figure 24 : Desserte actuelle en transport collectif 91
Figure 25 : Réseau cyclable actuel 91
Figure 26 : Parcours piétonniers formels et informels actuels 92
Figure 27 : Plan de la répartition des espaces boisés et plantés actuels 92
Figure 28 : Carte du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme 93
Figure 29 : Carte des affectations détaillées du sol 94

Service de l'aménagement du territoire

Figure 30: Carte des hauteurs maximales prescrites, en mètres 95
Figure 31 : Carte du territoire d'application de la Commission d'urbanisme 96
Figure 32 : Carte des principales interventions routières projetées 97
Figure 33 : Carte des déplacements piétonniers 98
Figure 34 : Carte des déplacements cyclables 99
Figure 35 : Carte des déplacements en transport en commun 100
Figure 36 : Schéma conceptuel du secteur des ponts 101
Figure 37 : Schéma conceptuel du pôle régional Laurier 102
Figure 38 : Schéma conceptuel du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle 102
Figure 39 : Schéma conceptuel du secteur Saint-Denys 103
Figure 40 : Schéma conceptuel de recherche Robert-Bourassa 103
Figure 41 : Coupe type boulevard Laurier 104
Figure 42 : Coupe type de la route de l'Église 104
Figure 43 : Coupe type boulevard Hochelaga 105
Figure 44: Coupe type de l'axe Robert Bourassa 105
Figure 45: Schéma des espaces publics spécialisés 106
Figure 46 : Zones prioritaires d'enfouissement des réseaux câblés urbains 107

ANNEXE C
Programme particulier d'urbanisme du plateau centre de Sainte-Foy

1. Contexte

Ancien secteur de banlieue, le plateau centre de Sainte-Foy s'est transformé avec le temps pour devenir la seconde concentration d'affaires et d'emplois de la région. Sa localisation stratégique à l'entrée de la ville et l'accessibilité offerte par les infrastructures routières ont grandement favorisé son développement et lui confèrent un réel pouvoir d'attraction. Aujourd'hui, le plateau de Sainte-Foy continue d'évoluer de façon notable, au profit d'une densification croissante – notamment à l'intérieur du corridor Laurier. Toutefois, cette transformation ne se fait pas sans heurts. La transition entre nouvelles constructions de forts gabarits et milieux construits de faible densité est parfois difficile et les pressions sur le réseau routier s'accroissent malgré la desserte du secteur par un grand nombre de parcours d'autobus. Enfin, les résidants se soucient de l'impact de ces changements sur leur qualité de vie.

En plus d'inclure le « centre majeur d'activités » (CMA) de Sainte-Foy et les milieux environnants ainsi que le secteur des ponts et de l'avenue des Hôtels, ce territoire est aussi traversé par plusieurs grandes artères, dont le boulevard Laurier, l'axe Robert-Bourassa, le chemin des Quatre-Bourgeois et la route de l'Église. Le CMA et ces artères font partie des principales composantes urbaines autour desquelles s'organise la ville. En vertu du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), elles sont vouées à être consolidées en priorité, à accueillir une grande mixité d'usages et des densités accrues.

Figure 1 : photographie aérienne, ponts et échangeurs

Figure 2: photographie aérienne, secteur régional Laurier

L'attrait du plateau centre de Sainte-Foy pour des projets immobiliers majeurs est indéniable. Compte tenu des impacts que ceux-ci peuvent avoir sur le paysage et la forme urbaine, la circulation et la qualité de vie du milieu, la Ville de Québec désire se positionner sur la forme que doit prendre ce développement. Elle a ainsi développé une stratégie d'intervention pour encadrer les interventions futures dans le secteur et assurer sa mise en valeur. Cette préoccupation s'inscrit dans la mise en œuvre des orientations du PDAD qui désigne ce territoire comme un secteur particulier de planification.

Afin de mettre en œuvre cette stratégie d'intervention, la Ville de Québec a choisi de se doter d'un document officiel de planification, un programme particulier d'urbanisme (PPU). Partie intégrante du plan d'urbanisme, le PPU permet à la Ville de planifier le développement d'un secteur stratégique qui nécessite un encadrement et des interventions particulières et qui est soumis à des pressions de développement importantes. Il constitue un outil réglementaire officiel permettant à la Ville de préciser, de mieux encadrer et d'harmoniser les interventions futures de développement, tant publiques que privées, sur une portion de son territoire.

L'élaboration d'un PPU permet à la Ville de préciser la nature des interventions qu'elle privilégie pour le développement futur du secteur. Ce document de planification établit des orientations claires quant aux modalités d'intervention, tout en prenant en compte les préoccupations des différents acteurs du milieu. À cet égard, il intègre les composantes suivantes :

- Les grandes orientations d'aménagement et de développement encadrées par une vision d'avenir;
- La répartition des usages, l'implantation, la hauteur, la volumétrie et la qualité architecturale des bâtiments futurs;
- Les nouvelles règles d'urbanisme permettant la mise en œuvre des orientations.

Il fait l'annonce de projets d'aménagement urbain qui contribueront à mettre en valeur ce pôle majeur d'activités, à lui attribuer une image de marque reflétant la modernité et le dynamisme de la capitale et à bonifier la qualité des espaces publics tout en préservant les acquis du secteur. Il traite aussi de la gestion des déplacements. À cette planification, s'ajoutent d'autres projets d'envergure, dont la requalification de l'entrée de la capitale pilotée par le ministère des Transports, qui couvre les échangeurs des ponts et le boulevard Laurier, ainsi qu'une réflexion de la Commission de la capitale nationale du Québec sur l'aménagement d'un parcours d'accueil de la capitale. Ceux-ci sont sommairement abordés dans le PPU.

Présentant la vision d'avenir du plateau centre de Sainte-Foy, le PPU constitue le document de référence pour poursuivre son développement, sa consolidation et sa mise en valeur. Il fait partie intégrante du PDAD de la Ville et son adoption entraînera une révision de la réglementation d'urbanisme, de manière à rendre son contenu applicable à de futures demandes de permis.

1.1. Démarche consultative préliminaire

Remue-méninges

Au printemps 2011, les élus de la Ville ont invité des résidants et des futurs résidants du secteur, des professionnels de l'aménagement, des employeurs et des promoteurs à participer à des groupes de discussions sous forme de remue-

méninges. Les thèmes abordés touchaient les services et les activités, l'architecture, les déplacements, l'animation du milieu de vie et la densification. Les participants ont partagé leur vision dans un monde idéal du plateau centre de Sainte-Foy ou d'une partie de celui-ci. Ces échanges ont permis de constater que le travail de planification amorcé par l'administration municipale et les attentes exprimées par ces participants étaient tout à fait compatibles.

Colloque sur l'innovation

Le 25 octobre 2011, dans le cadre du 3e Colloque sur l'innovation, la Ville de Québec présentait un avant-goût de sa vision d'avenir pour le plateau centre de Sainte-Foy. À cette occasion, il a été possible de faire un survol de la planification, alors en cours de réalisation, sans toutefois entrer dans le détail des mesures particulières d'encadrement que le PPU mettra en place. Cette présentation a été l'occasion de diffuser des images permettant à l'assistance de se faire une idée du type d'environnement et d'ambiance urbaine dont la Ville souhaite doter le secteur. Une attention particulière était portée au boulevard Laurier et au secteur de la route de l'Église, secteurs pour lesquels les réflexions étaient plus avancées. Ces images ont largement été diffusées dans les médias et ont fait l'objet d'un accueil favorable.

Sondage préliminaire en ligne

En novembre 2011, la Ville de Québec a proposé une consultation publique en ligne sur le projet préliminaire de PPU afin que la population puisse s'exprimer sur la vision d'avenir et les grandes orientations, et ce, avant d'enclencher la phase de consultation plus formelle qui doit être tenue en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, au moment de l'adoption du PPU. Les répondants ont pu choisir entre un questionnaire touchant les thématiques générales du PPU ou un questionnaire organisé par sous-secteurs. Au terme de l'exercice, 525 personnes ont participé à la consultation en ligne; le tiers a opté pour le questionnaire par thématiques et près de 70 % ont répondu au questionnaire par sous-secteurs.

La population, les employeurs, les entreprises et les organismes intéressés ont été informés des modalités de la consultation publique et du contenu préliminaire du PPU du plateau centre de Sainte-Foy par différents moyens. Sur le site Internet de la Ville, une section particulière a été publiée et mise à jour périodiquement; elle présentait les questionnaires à remplir pour la consultation en ligne ainsi que la documentation disponible. Plusieurs communiqués de presse ont été diffusés et des annonces ont été publiées dans les journaux locaux. Des cartons d'invitation ont été distribués à l'ensemble des résidants et des commerçants du plateau centre de Sainte-Foy, tandis que les administrateurs des conseils de quartier, les employeurs et les organismes intéressés par le projet ont reçu une invitation par courriel.

Voici un aperçu des tendances pouvant être dégagées de l'analyse des questionnaires qui ont été remplis :

- Les répondants adhèrent à la vision d'avenir proposée pour le plateau centre de Sainte-Foy; ils apprécient le fait que la Ville mette de l'avant une planification intégrée;
- Les répondants qui résident dans le plateau centre de Sainte-Foy réitèrent le besoin de maintenir une qualité de vie intéressante. Ils ne sont pas contre la densification, mais celle-ci doit se réaliser à une échelle humaine, en tenant compte des constructions existantes, de la nécessité de créer des zones tampons entre les différents gabarits proposés et de varier les types d'habitations. Les maisons unifamiliales sont un atout du secteur et il ne faut pas les éliminer;
- Les répondants souhaitent que la Ville maintienne les boisés et bonifie les espaces verts et le couvert végétal;
- La gestion de la circulation préoccupe les répondants qui soulèvent l'impact négatif de l'accroissement de la circulation. On propose de réduire la circulation de transit dans les quartiers résidentiels, d'augmenter la desserte en transport en commun et de sécuriser les déplacements cyclistes et piétons par divers moyens;
- Les répondants privilégient une architecture plus uniforme et l'utilisation de matériaux nobles comme le bois, la pierre, la brique et le verre. La conception des bâtiments doit aussi maximiser l'ensoleillement et minimiser l'impact du vent;
- La majorité considère que l'entrée de la ville est en piteux état et mérite des interventions à court terme;
- Il est difficile d'établir un consensus sur les hauteurs souhaitées pour la construction de nouveaux bâtiments;
- Les répondants favorisent un accroissement de la fonction résidentielle et un meilleur accès aux logements pour tous les types de ménages (coût, diversité, taille, type d'exploitation). Il est ainsi proposé de limiter les commerces au rez-de-chaussée des immeubles résidentiels, d'attirer les familles à revenu moyen en permettant les maisons en rangée, de préserver la quiétude des quartiers existants et d'offrir des logements abordables;
- La mixité des activités et la diversité des commerces, des services et des résidants est précisée à plusieurs reprises comme un élément à favoriser. Il faut créer des espaces publics propices à la détente, aux rencontres et à l'animation.

1.2. Portrait sommaire du territoire

Ce chapitre fait état des principales caractéristiques du plateau centre de Sainte-Foy. Pour une description plus détaillée, le lecteur est invité à consulter le portrait du territoire, présenté sous forme de fiches thématiques.

1.2.1. Historique de développement et planification

L'occupation du plateau centre de Sainte-Foy est plutôt récente. Son territoire a été fréquenté dès la colonisation, mais cette « fréquentation » a été longtemps de faible intensité, laissant peu de traces, si ce n'est celles des premiers chemins à partir desquels les principaux axes de circulation du plateau ont gardé le tracé. Il a fallu attendre jusqu'en 1945 pour assister à une réelle urbanisation du territoire, dans la foulée du développement suburbain d'après-guerre. Sa position stratégique à l'entrée des ponts et dans le prolongement du centre-ville a ensuite contribué au redéploiement d'activités structurantes vers l'axe Laurier, puis à une densification progressive. Cette densification se poursuit encore aujourd'hui et s'étend plus largement que le seul boulevard Laurier, entraînant une transformation progressive du paysage construit.

Les grandes étapes du développement de Sainte-Foy

Les premiers établissements de la seigneurie de Sillery prennent place vers 1652. Les terres sont divisées en trois concessions parallèles et des chemins de rang sont aménagés pour les desservir. Le chemin Saint-Louis, le chemin Gomin et le chemin Sainte-Foy desservent le territoire dans l'axe est-ouest. Dès la fin du 17e siècle, ils sont reliés par la route du Vallon et la future route de l'Église dans l'axe nord-sud. De vastes fiefs seigneuriaux s'implantent le long de ce réseau primaire, la plupart sur le chemin Saint-Louis. La paroisse Notre-Dame-de-Foy est fondée en 1698.

Au milieu du 19e siècle, les fiefs seigneuriaux concentrés sur le versant sud du plateau sont morcelés et transformés en domaines de villégiature. Sur le versant nord, les activités agricoles dominent toujours, mais quelques fermes laissent place à des domaines, desservis par le chemin des Quatre-Bourgeois.

En 1917, le pont de Québec est ouvert. D'abord réservé à la circulation ferroviaire, on y ouvre ensuite une voie carrossable en 1929 et la rue du Parc (avenue des Hôtels) pour y accéder depuis le chemin Saint-Louis. Vers 1916, plusieurs communautés religieuses acquièrent des terres et y construisent des institutions. En 1950, près du tiers du territoire de Sainte-Foy, soit 60 % des terrains constructibles, appartient aux communautés religieuses. Ces propriétés constituent un obstacle à l'établissement de liens nécessaires à l'urbanisation et privent l'administration municipale de revenus de taxation. En 1956, le conseil municipal invite les communautés à ne plus s'établir sur son territoire.

Durant les années 40, on aménage le boulevard Laurier entre le pont de Québec et la Grande Allée. Cet axe devient le principal vecteur de l'urbanisation de Sainte-Foy. De petits ensembles résidentiels apparaissent ici et là, sans lien entre eux. Parallèlement, la Défense nationale amorce le développement de ses propriétés, avec la construction d'un ensemble résidentiel au nord du chemin Gomin ainsi que d'un hôpital et d'habitations au sud du boulevard Laurier. De son côté, le Séminaire de Québec acquiert la terre des Brophy sur le chemin Sainte-Foy, puis les terres des Frères des écoles chrétiennes le long de la route du Vallon, afin d'y regrouper les activités du Grand Séminaire et ses divers établissements en un campus universitaire. Un concours pour la réalisation du plan d'aménagement du campus est lancé et, en 1952, le plan de l'architecte Édouard Fiset est adopté. On prolonge la route du Vallon jusqu'aux boulevards Laurier et Saint-Cyrille (actuel René-Lévesque) jusqu'à la route du Vallon. Seize pavillons sont érigés sur le campus de 1950 à 1965.

De 1950 à 1960, on aménage une nouvelle entrée de ville : on supprime une voie ferrée sur le pont de Québec, on élargit la voie carrossable et on aménage un rond-point à la jonction du boulevard Laurier. On aménage ensuite le boulevard Henri-IV entre le rond-point et le chemin Sainte-Foy, puis le boulevard Maurice-Duplessis entre le rond-point et le boulevard Wilfrid-Hamel. Au même moment, le développement résidentiel s'accélère. Au sud, l'expansion des paroisses Saint-Yves et Saint-Louis-de-France se poursuit. Il en est de même au nord, alors que Saint-Denys-du-Plateau poursuit sa croissance sur des terres enclavées entre les propriétés institutionnelles. Comme toutes les banlieues des années 50, Sainte-Foy présente un tissu résidentiel de faible densité, dominé par la maison pavillonnaire, et une forte ségrégation des fonctions.

Au cours des années 60, le boulevard Champlain s'ouvre jusqu'aux ponts et le boulevard Henri-IV se prolonge jusqu'au boulevard Charest. Sainte-Foy se trouve à la convergence des grands axes de l'agglomération. Plusieurs établissements d'accueil (motels, auberges) s'implantent le long du boulevard Laurier et l'Aquarium est ouvert au public. Face aux pressions de l'urbanisation, quelques institutions morcèlent leurs terres, dont l'Hôtel-Dieu de Québec qui se départit de sa propriété au nord du chemin des Quatre-Bourgeois : la paroisse Saint-Jean-Baptiste-de-La-Salle s'y développe. Dans les années qui suivent, le Carrefour Sainte-Foy et les Halles de Sainte-Foy sont construits pour desservir les résidants et, au pourtour, apparaissent des habitations de plus forte densité.

L'accessibilité offerte par le boulevard Laurier et la croissance rapide des quartiers résidentiels conduisent à un déploiement d'activités structurantes vers Sainte-Foy. On commence par la construction de Place Sainte-Foy, puis de Place Laurier et de Place de la Cité. Des complexes à bureaux et des centres de recherche voient le jour, dont Industrie Canada, le Centre de foresterie des Laurentides, le Delta et la SSQ. Au même moment, une concentration institutionnelle se développe à l'ouest de la route de l'Église. On y construit l'école secondaire Rochebelle, l'école et l'église Saint-Denys, une bibliothèque, le complexe et le parc Place-de-Ville (Roland-Beaudin) et un centre sportif.

En 1970, on ouvre le pont Pierre-Laporte et les boulevards Maurice-Duplessis et Henri-IV sont transformés en autoroutes. Avantagés par cette accessibilité accrue, les centres commerciaux s'agrandissent progressivement. Le moratoire sur la

construction d'édifices publics au centre-ville de Québec entraîne la migration d'établissements de la colline Parlementaire vers Sainte-Foy. Face à la pression des nouvelles activités de bureaux, plusieurs motels du boulevard Laurier sont détruits. D'autres se transforment et deviennent de grands établissements hôteliers.

Dans les années 80 et 90, la Ville de Sainte-Foy se dote de lieux de diffusion culturelle, dont la salle Albert-Rousseau, la maison Hamel-Bruneau et le site de l'ancienne église Notre-Dame-de-Foy qui, après un incendie, est converti en un parc incluant un centre d'interprétation et une scène extérieure. Aucun lieu de diffusion n'est présent au sein du pôle régional Laurier. Dans cette même période, Sainte-Foy entre dans une phase de densification. Des propriétés institutionnelles sont morcelées et des habitations de moyenne à haute densité sont construites le long du chemin des Quatre-Bourgeois.

Figure 3 : Évolution du territoire, période 1640-1845

Figure 4 : Évolution du territoire, période 1875-1945

Figure 5: Évolution du territoire, période 1945-1950

Figure 6 : Évolution du territoire, période 1950-1965

Les exercices de planification antérieurs et actuels

En 1945, Sainte-Foy adopte son premier règlement de zonage (#113) qui subdivise le territoire en dix zones pour autant de rues : les usages sont déterminés en fonction du niveau hiérarchique accordé à chaque rue. Il est remplacé en 1958 par le règlement V-267 qui découpe le territoire en 172 zones, concentre les activités résidentielles sur le plateau, les activités industrielles au pied de celui-ci et confirme le rôle commercial du boulevard Laurier. Ce règlement est à nouveau révisé en 1970. Suivant l'entrée en vigueur de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la Ville de Sainte-Foy adopte son premier plan d'urbanisme (1984) et une réglementation d'urbanisme actualisée (1989). Malgré les préoccupations nouvelles inscrites au plan (santé, bien commun, environnement urbain...), la ségrégation des activités par zones homogènes reste la solution par excellence et le zonage, le principal outil de contrôle des aménagements.

En 1975, la firme Lahaye et Ouellet élabore un *schéma particulier d'aménagement* pour la zone d'affaires de Sainte-Foy. Celui-ci est cependant rejeté compte tenu du débordement des activités du « centre-ville » sur les ensembles résidentiels limitrophes qu'il propose. La Ville de Sainte-Foy décide alors de limiter aux centres commerciaux la zone multifonctionnelle proposée et de préserver les zones résidentielles.

Figure 7 : Schéma particulier d'aménagement du centre-ville de Sainte-Foy, Lahaye et Ouellet, 1975

En 1994, la Ville réalise une étude interne pour son « centre-ville » et propose de :

- Consolider et restructurer le tissu urbain en créant de nouvelles relations entre ses composantes;
- Atteindre un meilleur équilibre entre les fonctions du « centre-ville » (habitation, commerces, etc.);
- Définir un plan de circulation adapté aux besoins du « centre-ville » et tenant compte du tissu résidentiel voisin;
- Redéfinir le boulevard Laurier comme axe structurant fonctionnel, symbolique et économique;
- Réviser les normes régissant le développement selon des principes plus adaptés à un « centre-ville ».

Ces orientations ne se matérialisent toutefois pas.

En 1998, un groupe de recherche de l'Université Laval élabore un plan pour le secteur Saint-Denys et suggère de :

- Renforcer la vocation résidentielle et densifier tout en assurant la compatibilité des types résidentiels;
- Compléter le tissu en redéveloppant les sites institutionnels à l'est du quartier et l'ensemble de la Défense nationale;
- Accroître la densité le long des grandes artères tout en assurant leur arrimage avec le tissu résidentiel adjacent;
- Augmenter la perméabilité du tissu urbain et éliminer les barrières pour les piétons et les cyclistes;
- Relier les espaces publics et mieux encadrer les espaces verts, dont le parc Saint-Denys et le jardin Van den Hende.

Figure 8 : Plan intégré de requalification du secteur Saint-Denys, Groupe de recherche en architecture de l'Université Laval, 1998

En 2001, pour le compte de la CCNQ et de la Ville de Sainte-Foy, un consortium réalise une toute première réflexion sur la requalification du boulevard Laurier. Cette étude propose une vision de l'image souhaitée pour le boulevard que le consortium propose de métamorphoser et d'utiliser pour retisser la ville. Les interventions envisagées sont les suivantes :

- redéfinition de la chaussée de circulation;
- aménagement d'un terre-plein magistral habité;
- liens transversaux piétons;
- marquage des extrémités par des aménagements distinctifs;
- densification et requalification du bâti à ses abords, etc.

Figure 9 : Concept pour la requalification du corridor urbain du boulevard Laurier, 2001

En 2005, la Ville de Québec adopte le nouveau Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD). Ce dernier définit les composantes structurantes de son territoire : le centre-ville, les centres majeurs d'activités (CMA) et les artères destinées à être consolidées et densifiées en priorité. Les centres majeurs d'activités, dont celui de Sainte-Foy, sont appelés à jouer un rôle important dans l'organisation du territoire municipal, sans supplanter le centre-ville. Différentes pistes d'actions sont précisées pour le plateau centre de Sainte-Foy :

- Consolider et doter le CMA d'un programme particulier d'urbanisme;
- Valoriser le secteur des ponts et doter l'axe Laurier d'un aménagement adapté à son rôle d'entrée de ville;
- Accroître l'offre résidentielle au pourtour du CMA et le long des principales artères;
- Assurer une meilleure intégration du campus universitaire au milieu urbain et soutenir son rayonnement;
- Consolider le milieu adjacent aux voies d'accès aux ponts et confirmer la vocation touristique de l'avenue des Hôtels, en insistant sur l'attrait que représente l'Aquarium;
- Valoriser les grandes artères de l'arrondissement et transformer l'axe Robert-Bourassa en boulevard urbain;
- Protéger et mettre en valeur les grands boisés urbains.

Figure 10 : PDAD, Arrondissement Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, 2005

En 2009, un nouveau règlement d'urbanisme est adopté et, conformément aux orientations du PDAD, il soutient la consolidation du tissu urbain. Il prévoit des densités résidentielles accrues, permet une hauteur de 17 étages sur le boulevard Laurier, exige davantage de stationnements souterrains et interdit le stationnement en front des artères.

Entre 2000 et aujourd'hui, le développement du plateau centre de Sainte-Foy connaît un essor important. De nombreux projets d'édifices, dont certains de hauteur importante, sont proposés tout au long du boulevard Laurier. Plusieurs ne voient pas le jour, mais certains prennent forme : centre Mère-Enfant (2003), tour Cominar de Place de la Cité (2004), édifice Roland-Giroux (2005), agrandissement du manoir Archer (2007), Édifice Delta 3 (2009), complexe Jules-Dallaire (2009 et 2011-12), agrandissement du magasin Simons (2009). Le redéveloppement de la frange est de la route de l'Église, au nord du boulevard Hochelaga, s'amorce aussi alors que des édifices mixtes résidentiels atteignant jusqu'à dix étages remplacent ici et là les constructions antérieures.

1.2.2. Une centralité régionale importante et une entrée de ville

L'une des différentes centralités de Québec

Contrairement à d'autres villes nord-américaines, où le centre-ville regroupe en un seul lieu les activités commerciales, administratives et d'affaires, Québec possède une centralité multiple. Le centre-ville demeure le pôle urbain de première importance de Québec, mais d'autres pôles d'importance et de taille variable, sont aussi répartis sur le territoire. Si certains ont conservé une échelle plus locale, d'autres ont connu une croissance plus marquée. C'est le cas du centre majeur d'activités ou pôle régional Laurier, qui présente une importance notable mais complémentaire au centre-ville. Celui-ci englobe le corridor du boulevard Laurier, le campus de l'Université Laval et le secteur des ponts.

Au fil du temps, le pôle régional Laurier est devenu le principal pôle d'attraction de l'agglomération. En 2006, il constituait la deuxième concentration d'affaires et d'emplois de la région de Québec et le principal secteur de destination, tous modes de transport confondus. Sa localisation à la tête des ponts et dans le prolongement du centre-ville de Québec est en partie responsable de l'attrait accru qu'il exerce par rapport aux autres pôles de l'agglomération. Cela se concrétise par une diversité d'activités plus grande et un accroissement des gabarits construits, notamment dans l'axe Laurier.

Un pôle urbain d'importance régionale

À maints égards, le pôle multifonctionnel régional Laurier est en voie de devenir une centralité tout aussi importante que le centre-ville de Québec. La concentration d'établissements à caractère régional qu'on y trouve le prouve. Il s'en distingue cependant par l'absence de caractéristiques urbaines essentielles comme :

- la densification et la croissance rapide de l'habitation à proximité des secteurs d'emplois et de services;
- un aménagement routier appuyant tous les modes de déplacements, en particulier le transport en commun, la marche et le vélo;
- la présence de lieux de diffusion culturelle et d'espaces publics rassembleurs;
- le traitement urbain du domaine public, la présence d'art public urbain, etc.

Enjeu 1 La satisfaction des besoins des différents usagers du plateau centre de Sainte-Foy

Le secteur accueille des activités qui rayonnent à différentes échelles et attirent une importante diversité d'usagers dont les besoins restent, pour certains, insatisfaits en l'absence d'attributs particuliers pour y répondre.

Un accès majeur à la capitale

Depuis une décennie, la CCNQ œuvre à la mise en place d'un Parcours d'accueil à la capitale. Cette réflexion conduira au réaménagement du corridor Duplessis/Laurier/Grande Allée. Un parcours de rechange empruntera le boulevard Champlain, permettant d'apprécier la promenade Samuel-De Champlain. Le parcours aura un triple rôle :

- Servir d'entrée de ville symbolique pour la capitale;
- Accompagner les visiteurs de l'aéroport jusqu'au centre-ville en signalant les sites d'intérêt;
- Donner une bonne impression de la capitale.

Une vitrine pour la capitale

Traversé en son centre par le parcours d'accueil, le plateau centre de Sainte-Foy constituera une importante vitrine pour la capitale. Tronçon incontournable de ce parcours, l'aménagement du boulevard Laurier devra être à la hauteur de l'image prestigieuse que la Ville souhaite projeter aux visiteurs et aux investisseurs. Un traitement distinctif du domaine public, une architecture de grande qualité, un encadrement bâti et végétal approprié à une voie protocolaire et l'intégration d'art public sont autant de caractéristiques qui contribueront à son prestige.

Enjeu 2 Une entrée de ville et une centralité régionale à valoriser et à distinguer

Traversé par le parcours d'accueil de la capitale, le pôle régional Laurier revêt une importance particulière dans le parcours. Ses aménagements devront être de grande qualité, novateurs et exemplaires. Ils devront être à l'image de la modernité de la ville tout comme le Vieux-Québec, à l'autre extrémité de l'axe Laurier/Grande Allée, témoigne de son histoire.

Figure 11 : Parcours d'accueil à la Capitale, CCNQ

1.2.3. L'occupation du territoire

Les grandes propriétés foncières

Le plateau centre de Sainte-Foy est marqué par la présence de vastes propriétés qui affectent son organisation spatiale. C'est le cas d'institutions comme l'Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec (IUCPQ – anciennement l'Hôpital Laval), le CHUL, la commission scolaire des Découvreurs et le campus de l'Université Laval qui occupent de vastes propriétés caractérisées par un aménagement introverti. Celles-ci ont contribué à la ségrégation des fonctions propres au plateau centre de Sainte-Foy. Elles ont aussi un impact sur la cohésion de la ville, puisqu'elles rendent difficile la mise en réseau des ensembles attenants.

Le potentiel associé aux grandes propriétés foncières

Plusieurs de ces propriétés présentent une faible occupation du sol et comportent d'importantes surfaces asphaltées ou gazonnées. Elles recèlent un potentiel de consolidation qui pourrait être mis à profit. Une bonne compréhension des besoins de leurs propriétaires et de leurs usagers est essentielle pour les intégrer de façon plus harmonieuse à la ville.

Enjeu 3 L'intégration et la consolidation des grandes propriétés

Collaborer avec les grands propriétaires devrait permettre l'élaboration d'une vision commune quant à l'utilisation future des terrains sous-développés qu'ils possèdent afin d'en permettre la valorisation, et ce, dans un intérêt commun.

Figure 12 : Plan des grands propriétaires fonciers

Répartition générale des fonctions

En fonction de leur occupation au sol, les principaux usages présents au sein du plateau centre de Sainte-Foy sont les institutions (17,3 %), le commerce de vente au détail (17,2 %), les loisirs (11,4 %) ainsi que l'administration et les services (11,2 %). L'habitation est peu représentée, car principalement de faible densité (15 %). Pour leur part, les usages résidentiels de moyenne et haute densité sont marginaux (4 %). Enfin, on y trouve une part appréciable de terrains vacants (11,8 %) présentant un potentiel de développement sans compter les nombreux terrains sous-développés que l'on pourrait consolider.

Vers une plus grande mixité

Globalement, le secteur se caractérise par une faible mixité et une ségrégation marquée des fonctions qui contribuent à la fragmentation du boulevard Laurier en tronçons fort différents. Cette ségrégation entretient l'idée que la mixité par la densification n'est pas souhaitable alors qu'elle contribuerait à la qualité de vie.

Enjeu 4 Le décloisonnement et l'interaction des différentes activités

La ségrégation des activités du centre majeur d'activités de Sainte-Foy génère des besoins – et des aménagements pour les satisfaire – propres à chaque tronçon. Sur le boulevard Laurier, cela influe fortement sur la demande en déplacements, ce qui favorise la fragmentation des aménagements et de l'identité du parcours. Une mixité accrue tant horizontale que verticale s'impose.

Figure 13 : Plan de l'utilisation du sol

L'habitation

Considéré à l'échelle municipale, l'axe Grande Allée/Laurier est presque exclusivement bordé d'habitations unifamiliales isolées. Pourtant, au sein du plateau centre de Sainte-Foy, les activités résidentielles longeant le boulevard Laurier font figure d'exception. Ceci s'explique par le zonage restrictif des cinq dernières décennies qui, dès 1958, a réservé pour le boulevard Laurier les activités commerciales et hôtelières. Hormis le complexe Jardin des Seigneurs et l'îlot Lapointe, l'habitation se concentre au sein d'ensembles résidentiels pavillonnaires qui n'entretiennent aucun lien direct avec le boulevard Laurier. Pour l'heure, le boulevard Laurier prend davantage la forme d'une limite difficile à franchir que d'une ossature autour de laquelle s'organisent les ensembles résidentiels voisins.

Rapprocher l'habitation du boulevard Laurier

Compte tenu de l'envergure et de l'intensité de ce pôle régional, la présence d'habitations unifamiliales aux abords du boulevard Laurier – comme dans l'îlot Lapointe – n'est plus viable. Celles-ci contribuent peu à la dynamique urbaine, ont une échelle restreinte et génèrent une utilisation du sol non optimale. Dans une approche de diversification et d'intensification, l'habitation a sa place le long du boulevard Laurier, mais à l'intérieur de constructions de plus forte densité et permettant une plus grande mixité des fonctions.

Enjeu 5 La redistribution et l'intensification des activités résidentielles

- Malgré la rareté de l'habitation à ses abords, le boulevard Laurier continue d'être convoité pour y établir domicile. L'accroissement de la présence résidentielle au sein du pôle régional Laurier apparaît souhaitable pour l'avenir.
- Le développement résidentiel futur devra prendre une forme et atteindre des densités adaptées à l'envergure du pôle régional Laurier. Ceci permettra à un plus grand nombre de citoyens de vivre près des emplois et des services en place.

Les institutions et les équipements communautaires

Le plateau centre de Sainte-Foy comporte deux concentrations d'équipements communautaires et institutionnels. La première, située à l'ouest de la route de l'Église, regroupe divers services et équipements destinés aux citoyens de l'arrondissement dont la bibliothèque Monique-Corriveau (bientôt relocalisée dans l'église Saint-Denys), le bureau d'arrondissement et le parc Roland-Beaudin. On y trouve aussi l'école secondaire De Rochebelle, le CFP Marie-Rollet et plusieurs terrains sportifs. Enfin, notons la présence du centre sportif et du marché public de Sainte-Foy ainsi que de l'anneau de glace Gaétan-Boucher. La seconde concentration, située à l'est de l'avenue Wolfe, est de moindre envergure et regroupe des institutions répondant à une clientèle régionale : centre psychopédagogique de Québec, St. Vincent School, CFP Maurice-Barbeau, etc. Le parc Saint-Denys et ses terrains sportifs profitent à la population immédiate.

Des équipements à mettre en relation

Ces deux concentrations institutionnelles sont complémentaires, mais ne sont reliées qu'indirectement par des voies locales qui ne favorisent pas les liens entre elles. Il en est de même des équipements sportifs de l'Université Laval qui ne bénéficient que de rares liens avec le quartier. Ces concentrations constituent des atouts majeurs pour le plateau centre. L'amélioration des liens piétonniers et cyclables qui les unissent serait bénéfique. En outre, l'habitation qui les entoure est généralement de faible densité. Or, un développement résidentiel de plus haute densité permettrait à un plus grand nombre d'individus de résider à proximité de ces multiples de services.

Enjeu 6 La mise en relation des équipements communautaires et institutionnels

Le plateau centre de Sainte-Foy regroupe une impressionnante quantité d'équipements communautaires et institutionnels locaux et régionaux. Leur organisation et leur aménagement ainsi que celui du milieu urbain périphérique doivent être revus afin de favoriser leur mise en relation et d'améliorer leur accès.

Figure 14 : Plan des concentrations institutionnelles et communautaires

Les activités commerciales

Les centres commerciaux du boulevard Laurier se situent au cœur du plateau centre de Sainte-Foy. Très accessibles, ils sont localisés entre l'autoroute Robert-Bourassa et la route de l'Église, à moins de 2 km de l'échangeur Henri-IV. À l'origine, ces établissements étaient dépendants de l'automobile : leur clientèle était nécessairement motorisée et les stationnements avaient alors été aménagés en façade et tout autour d'eux. Graduellement, leur développement a favorisé un meilleur encadrement du boulevard Laurier, les stationnements étant peu à peu relocalisés en souterrain. Aujourd'hui, les centres commerciaux constituent la première destination commerciale de la région et forment un réel pôle d'emplois et de consommation. Avec près de 650 commerces, ils détiennent le quasi monopole des activités commerciales du plateau centre. Ils sont à l'origine de plus du tiers des déplacements vers le secteur, dont plus de 20 % se fait désormais autrement qu'en auto.

Une interaction entre la ville et les centres commerciaux à optimiser

Les centres commerciaux sont un des principaux moteurs du redéveloppement du pôle régional Laurier. Depuis leur ouverture, ils n'ont cessé de s'agrandir, générant un remodelage constant des stationnements qui les desservent. Leur façon d'interagir avec la ville a évolué de sorte qu'ils présentent aujourd'hui des caractères de plus en plus urbains. Des efforts restent toutefois à faire pour optimiser leur interaction avec le domaine public qui les entoure. On peut aussi se questionner sur la capacité des aménagements urbains environnants à répondre aux besoins de leur clientèle. Dans cette optique, le réaménagement du boulevard Laurier et des autres grands axes qui y donnent accès devient un enjeu fondamental du redéveloppement du plateau centre de Sainte-Foy.

Enjeu 7 Des aménagements satisfaisants pour les usagers des centres commerciaux

- Avec le temps, les centres commerciaux ont atteint une envergure régionale, mais l'aménagement du domaine public n'a pas évolué en conséquence et offre des conditions peu satisfaisantes à ses nombreux usagers.
- Les centres commerciaux présentent encore un immense potentiel de consolidation et de développement dont il importe de tirer profit pour maximiser leur intégration urbaine.
- La fréquentation accrue des centres commerciaux a entraîné des perturbations sur le réseau routier, occasionnant une congestion de plus en plus importante à certaines périodes de la journée. La poursuite du développement devient conditionnelle à un transfert vers les modes de transport en commun et actifs.

L'hôtellerie et les bureaux

Dès son ouverture, le tronçon ouest du boulevard Laurier a attiré des établissements hôteliers : motels, auberges, etc. Dans les années 60, l'aménagement des échangeurs autoroutiers a scindé cette concentration et a favorisé les établissements compris entre l'autoroute Henri-IV et l'avenue Germain-des-Prés. Cependant, le dynamisme de la fonction hôtelière s'est quand même étendu à l'avenue des Hôtels. Parallèlement, des activités administratives traditionnellement associées au centre-ville se sont déplacées à Sainte-Foy, aux abords de l'axe Laurier. Aujourd'hui, les motels se font de plus en plus rares, comme en témoignent la démolition du motel L'Abitation pour laisser place au complexe Jules-Dallaire et la vente de l'auberge des Gouverneurs. Les grands hôtels et immeubles de bureaux occupent la presque totalité des abords du boulevard Laurier à l'ouest de l'avenue Germain-des-Prés.

Une substitution d'activités qui bouleverse

Quoique logique, cette concentration d'activités spécialisées à l'entrée de la ville a des répercussions sur l'ensemble du plateau centre de Sainte-Foy. Le secteur n'étant pas directement desservi par des parcours porteurs de transport en commun, ces activités génèrent une importante circulation et contribuent à l'accroissement de la congestion sur le boulevard Laurier. Cette congestion et son débordement dans les rues locales sont les principaux motifs invoqués par la population pour freiner la densification aux abords du boulevard Laurier, même si celle-ci serait souhaitable pour supporter les activités en place.

Enjeu 8 Une entrée de ville à réinventer et à rendre plus accessible

Le secteur ouest du boulevard Laurier supporte une concentration d'activités hôtelières et de bureaux en constante croissance. Celles-ci génèrent d'importants déplacements automobiles qui créent obstacle à la poursuite du développement du secteur. Une meilleure accessibilité par l'ensemble des modes de déplacement devient essentielle.

Figure 15 : Plan des concentrations d'activités hôtelières, administratives et commerciales

Les activités liées au savoir et à la technologie

L'axe Robert-Bourassa traverse la ville de Québec dans l'axe nord-sud et donne accès à des établissements majeurs, dont plusieurs liés à l'enseignement, la recherche et à la technologie. Sur le plateau centre de Sainte-Foy, en complément au boulevard Hochelaga, il donne accès à une dizaine d'établissements de recherche et d'enseignement, dont l'Université Laval et le Cégep de Sainte-Foy, le Centre de foresterie des Laurentides, le Centre de recherche et de développement sur les sols et les grandes cultures, le Centre de gestion du spectre et des télécommunications, l'école secondaire De Rochebelle et le CFP Marie-Rollet.

Des terrains inaccessibles et un caractère autoroutier entravant le développement des abords de l'axe Robert-Bourassa

Le tronçon de l'axe Robert-Bourassa au sud du chemin des Quatre-Bourgeois est bordé de vastes terrains libres possédant un important potentiel de développement à des fins de recherche. Cependant, la plupart sont inaccessibles en raison du caractère autoroutier de l'axe et de l'absence de voies de desserte parallèles. Si son tronçon nord est autoroutier, au sud, il s'apparente davantage à une voie urbaine malgré son aménagement et son encadrement déficients. Sa transformation en réel boulevard urbain permettrait d'établir des liens plus étroits avec les terrains riverains, de façon à faciliter leur développement – toujours à des fins de recherche.

Enjeu 9 La consolidation du corridor Robert-Bourassa à des fins de recherche

Bien qu'il offre une accessibilité unique à de nombreux établissements d'enseignement et de recherche, le corridor Robert-Bourassa est caractérisé, sur d'importants tronçons, par un traitement autoroutier ne favorisant pas le développement des terrains riverains. Une transformation des aménagements en rive soutiendrait la valorisation de ces terrains.

Figure 16 : Plan des activités liées au Savoir et aux technologies

1.2.4. La densification

L'un des signes de la transformation que subit le plateau centre de Sainte-Foy est la densification qui se produit le long de ses artères. Si les bâtiments de trois étages et moins composent la majeure partie des ensembles résidentiels du secteur, ils sont de plus en plus rares le long du boulevard Laurier. Ceux qui subsistent ont principalement été construits au tout début de l'urbanisation du secteur. Les autres atteignent 4 à 14 étages tandis que Place de la Cité compte jusqu'à 17 étages : ces édifices abritent surtout des activités non résidentielles. Le complexe Jules-Dallaire, dont la 2e tour comporte 29 étages, abritera 200 logements aux étages supérieurs au 17e plancher. Même si les gabarits sont généralement faibles ailleurs au sein du plateau, les édifices en hauteur ne sont pas exclusifs au boulevard Laurier. On trouve quelques édifices résidentiels de plus forte stature le long de la route de l'Église (10 étages) et du chemin des Quatre-Bourgeois (13 étages).

La densification : une tendance générale

La densification est un phénomène normal d'urbanité, mais lorsqu'elle se produit au sein d'un milieu déjà urbanisé, elle est davantage susceptible d'être controversée. Celle qui se produit aux abords du boulevard Laurier est pour l'instant la plus conflictuelle. Principalement non résidentielle, elle s'effectue sans transition avec les milieux attenants, entraînant une cohabitation difficile. Elle génère une circulation accrue qui se répercute sur les secteurs résidentiels attenants. Une densification à des fins mixtes-résidentielles s'amorce aussi du côté est de la route de l'Église et il devient pressant d'établir des règles de transition par rapport au tissu résidentiel attenant. Ceci est valable pour toutes les artères du plateau centre.

Enjeu 10 L'insertion harmonieuse des bâtiments de forts gabarits

La construction des bâtiments de forts gabarits est inévitable en front des artères du plateau centre de Sainte-Foy, mais nécessite une réflexion afin d'assurer une transition adéquate et harmonieuse avec le tissu bâti attenant.

Figure 17 : Plan de la hauteur des bâtiments actuels

<u>Une densité résidentielle qui n'est pas à l'image d'un quartier central</u>

Au sein du plateau centre de Sainte-Foy, où l'habitation de faible densité prédomine, la densité résidentielle nette atteint à peine 40 logements/hectare. En comparaison, le secteur de la colline Parlementaire – partie intégrante du centre-ville – présente une densité nette de 190 logements/hectare. Dans la mesure où le pôle régional Laurier constitue la 2e concentration d'affaires, le 2e pôle d'emploi et la 1re destination commerciale en importance dans la région, la densité résidentielle actuelle est nettement insuffisante, et ce, pour l'ensemble du plateau centre. Le pôle régional Laurier ne comprend que 700 logements répartis en trois ensembles résidentiels. Considérés ponctuellement, ils offrent une densité intéressante, mais à l'échelle du pôle régional, ils ne génèrent en fait qu'une densité résidentielle de 7,5 logements/hectare. Des ensembles résidentiels de haute densité sont aussi présents le long du chemin des Quatre-Bourgeois. Ces quelque 1 800 logements sont toutefois distants du pôle régional Laurier et ne participent pas directement à son animation.

Une densification résidentielle liée au redéveloppement

On trouve d'importantes superficies de terrains susceptibles d'être développées aux abords de l'avenue des Hôtels, dans le secteur de l'Église/De Rochebelle et sur les terrains de l'Université Laval à l'ouest de l'axe Robert-Bourassa. Ce n'est toutefois pas le cas dans l'environnement immédiat du pôle régional Laurier où la densification dépend en majeure partie du redéveloppement des espaces construits. Déjà amorcée le long de la route de l'Église et du boulevard Hochelaga, celle-ci est appelée à se poursuivre. La proximité du pôle régional Laurier devrait constituer un critère dans le choix des sites destinés à accueillir les habitations de forte densité. Le long des artères, ceci pourra se faire par l'intégration de logements aux étages de bâtiments mixtes.

Enjeu 11 L'augmentation de la densité résidentielle

Les terrains vacants se font rares si l'on exclut les terrains de l'Université Laval et de l'avenue des Hôtels. La poursuite de la croissance résidentielle ne sera bientôt possible que par le redéveloppement des sites sous-développés et la densification des ensembles bâtis de basse densité existants à proximité du pôle régional Laurier.

Figure 18 : Plan de la répartition des activités résidentielles et de leur intensité

L’arrimage des différentes activités et densité

Les grands axes de circulation sont généralement les plus aptes à supporter le processus normal de densification des villes et le plateau centre de Sainte-Foy suit cette tendance. En effet, la densification se poursuit le long du boulevard Laurier et des axes complémentaires, dont la route de l’Église et le boulevard Hochelaga. Les secteurs au nord du boulevard Hochelaga offrent davantage d’occasions de redéveloppement et de densification, car ils ont l’avantage d’être drainés par des artères mieux adaptées à une densification. Ils recèlent plusieurs terrains propices à un redéveloppement mixte. Les secteurs au sud du boulevard Laurier sont pour leur part desservis par une trame de rues locales qui supporterait plus difficilement une densification. La densification à la frange sud du boulevard Laurier ne peut donc se faire que sur une faible profondeur et la transition avec le quartier doit s’effectuer rapidement. Le même phénomène se fait sentir en rive est de la route de l’Église.

Souvent, la limite entre les secteurs résidentiels existants et les grands axes non résidentiels coïncide avec le tracé d’une rue locale et s’effectue sans réelle transition. Cette situation est parfois conflictuelle dans la mesure où chaque activité réclame le droit d’exister et de se développer dans la zone qu’elle occupe, sans égard aux usages voisins. Le cadre normatif actuel ne permet pas d’exiger des promoteurs qu’ils modulent les volumes construits de manière à minimiser les disparités d’échelle. L’interface entre les secteurs résidentiels et non résidentiels est ainsi marquée par les changements d’échelle brusques plutôt que par une douce transition. Le secteur Saint-Yves (qui fait aujourd’hui partie du quartier Sillery), dont les résidences unifamiliales côtoient des immeubles de bureaux de plusieurs étages, illustre bien ce phénomène.

L’aménagement d’une zone de transition

Sous l’angle de la hiérarchie urbaine, le gabarit des grands édifices qui s’insèrent le long des artères s’inscrivent dans un mouvement naturel de densification : ils sont adaptés à l’échelle de ces axes structurants. Cependant, la Ville devrait se doter de moyens lui permettant d’assurer une meilleure transition entre les futurs projets de densification en bordure des artères et les secteurs voisins : gradation des gabarits, insertion d’activités compatibles, etc.

Dans une première phase de densification, le redéveloppement du plateau centre de Sainte-Foy devrait davantage s’observer en rive immédiate des artères, sur les terrains présentant un tel potentiel. Dans plusieurs cas, la transition devra se faire à même l’îlot attenant à l’artère, par une modulation du volume construit, de sorte que la portion de l’édifice attenante au tissu résidentiel de basse densité soit de hauteur plus compatible. Cependant, les îlots voisins des artères pourraient éventuellement admettre une densification douce. C’est le cas des îlots au sud du boulevard Laurier et à l’est de la route de l’Église. La création de zones de transition entre les immeubles plus imposants longeant les artères et les habitations de faible gabarit est nécessaire pour assurer le maintien de la qualité de vie des résidants. Parmi les formes d’arrimage envisageables, mentionnons la décroissance graduelle de la densité résidentielle, l'intégration d’activités publiques compatibles avec chaque ensemble ou l'intégration d'espaces verts aménagés publics ou privés.

Enjeu 12 L’amélioration de la transition entre les activités et les bâtiments

En l’absence de zone de transition, la cohabitation des ensembles résidentiels et non résidentiels du plateau centre de Sainte-Foy demeure difficile. Cette transition peut être assurée par une modulation judicieuse du volume des nouvelles constructions, de façon à limiter les disparités d’échelle, et par la création de zones permettant des hauteurs intermédiaires. Ces mesures permettront de préserver le cœur des ensembles résidentiels les plus adaptés aux familles.

Figure 19 : Corridors de consolidation et transition des densités

1.2.5. Le potentiel de consolidation

Les espaces offrant un potentiel de consolidation

Le plateau centre de Sainte-Foy recèle des espaces sous-utilisés offrant un potentiel de consolidation et de développement notable. Ces espaces se concentrent surtout à l’ouest de la route de l’Église, le long de l'axe Wolfe, entre les boulevards Laurier et Hochelaga, de part et d’autre de l’axe Robert-Bourassa, et le long de l’avenue des Hôtels. Certains n’ont aucune vocation particulière et sont simplement gazonnés. D'autres sont utilisées à des fins trop peu structurantes, considérant leur localisation stratégique.

On trouve de nombreuses aires de stationnement de surface, au pourtour des centres commerciaux et des édifices à bureaux du boulevard Laurier. Des aires de stationnement entourent aussi des établissements publics comme l’IUCPQ, le CFP Marie-Rollet, l’école secondaire De Rochebelle, le Centre psycho-pédagogique de Québec. Leur présence en façade contribue à la détérioration des liens piétonniers et visuels entre les bâtiments et la voie publique. Occupant des espaces considérables, ces stationnements pourraient être réorganisés afin d’optimiser l’utilisation du sol.

Quelques ensembles bâtis situés aux abords des grands axes présentent un potentiel de requalification à court terme. C’est le cas de l’ensemble résidentiel de faible densité du ministère de la Défense nationale, en rive nord du boulevard Hochelaga, et de l’îlot Lapointe, qui regroupe une trentaine de maisons unifamiliales isolées au sud du boulevard Laurier. Vestiges d’une autre époque, ces habitations ne sont plus adaptées à l'importance des artères attenantes et à l'intensité des activités du

pôle régional Laurier. De même, le redéveloppement du quadrilatère Laurier/de l'Église/Hochelaga/Germain-des-Prés a été amorcé, mais il présente encore un important potentiel de densification au nord de la rue Jules-Dallaire.

Des espaces offrant un immense potentiel de consolidation

Les espaces ouverts du secteur forment une importante réserve foncière pour la poursuite du développement de la ville. Certains îlots pourraient être morcelés et restructurés pour permettre la construction de nouveaux bâtiments.

- Les plateaux sportifs des secteurs de l'Église/De Rochebelle et Wolfe sont évolutifs et malléables. Maintes fois reconfigurés, ils pourraient l'être à nouveau pour dégager des terrains potentiellement constructibles.
- Inaccessibles à la communauté universitaire et aux résidants, les terres de l'Université Laval utilisés à des fins agricoles ne participent pas à la vie du campus et de la ville et ne supportent pas de milieu naturel sensible. Les activités agricoles pourraient être relocalisées en périphérie de la ville afin de permettre l'utilisation des terres à des fins plus urbaines.
- Situé à l'entrée sud de la capitale, le secteur de l'avenue des Hôtels recèle quelque 12 hectares de terrains vacants ou à requalifier. Le réaménagement des échangeurs des ponts est l'occasion idéale pour valoriser cette friche urbaine.

L'omniprésence de stationnements le long des grands axes routiers en fait des corridors urbains de faible qualité, notamment pour les piétons. Or, la plupart sont desservis par d'importants parcours de transport en commun dont l'utilisation devrait être davantage valorisée pour générer un transfert modal propice à une réduction des besoins en stationnements.

Enfin, pour permettre au plus grand nombre de profiter de la proximité du pôle multifonctionnel Laurier, la construction d'édifices mixtes résidentiels de moyenne et de haute densité doit être privilégiée. Compte tenu de leur localisation stratégique, les propriétés de la Défense nationale, l'îlot Lapointe et l'îlot Soulanges/Jules-Dallaire doivent être considérés comme sites prioritaires de redéveloppement. Une densité accrue permettra de rentabiliser ces terrains de grande valeur.

Enjeu 13 L'utilisation des espaces ouverts non structurants

Les espaces ouverts sans vocation précise sont susceptibles de permettre la consolidation du tissu urbain et l'intégration d'espaces publics et d'édifices plus structurants. Les vastes aires de stationnement longeant les artères nuisent à la qualité du domaine public et l'espace qu'elles occupent doit être réduit par différents moyens.

Enjeu 14 L'utilisation optimale des sites stratégiques

Certains ensembles bâtis vétustes ou de faible densité occupent des sites stratégiques aux abords des artères. Le secteur comporte aussi d'importantes superficies de terrains offrant un immense potentiel de consolidation. Leur requalification et leur densification serait bénéfique.

Figure 20 : Plan des espaces sous-développés en support à la consolidation

1.2.6. La trame urbaine et les déplacements

Un réseau routier à la hiérarchie incomplète

En accord avec sa vocation d'origine et malgré certaines modifications apportées au cours des dernières décennies, le boulevard Laurier est encore configuré comme une voie de transit. L'efficacité de cette « voie rapide » est remise en question en raison de la congestion récurrente qui s'y produit. Cette situation s'explique du fait que le boulevard Laurier n'est plus seulement une voie de transit, mais aussi une destination majeure. L'accès au pôle multifonctionnel Laurier ne pourra être amélioré qu'en accordant plus de place au transport en commun et en reconfigurant cet axe comme un réel boulevard urbain.

Principale voie d'accès aux ponts, le boulevard Laurier est en fait la seule artère principale du plateau centre de Sainte-Foy. Au nord, les boulevards René-Lévesque et Hochelaga ne sont pas liés l'un à l'autre en raison de la présence du campus universitaire qui empêche leur connexion. Il faut se rendre jusqu'à l'axe Quatre-Bourgeois/Sainte-Foy pour trouver un autre axe est-ouest réellement continu. Au sud, en l'absence d'une artère secondaire suffisamment rapprochée, des rues résidentielles des quartiers Saint-Louis et Sillery servent au transit alors qu'elles n'ont pas été conçues à cette fin. Des mesures mises en place en 2009 ont permis d'atténuer ce problème sans toutefois le résoudre.

L'urbanisation à la pièce du secteur Saint-Denys a donné naissance à une trame marquée de discontinuités. Cette situation s'explique, d'une part, par la présence des établissements publics qui s'y sont implantés sans que l'interconnexion des ensembles résidentiels voisins ne soit planifiée et, d'autre part, par la présence de vastes terrains vacants, graduellement acquis par l'Université Laval qui n'en a pas encore envisagé le développement. Des discontinuités limitent aussi la perméabilité entre l'avenue des Hôtels et le milieu urbain attenant. La structure complexe des échangeurs empêche les liens avec les secteurs à l'ouest. Enfin, la pente et la géométrie de l'avenue des Hôtels engendrent des problèmes de sécurité à l'intersection du chemin Saint-Louis.

Figure 21 : Plan de la hiérarchie du réseau routier

Figure 22 : Plan des nouveaux liens potentiels

Un équilibre à trouver dans la satisfaction des besoins en déplacement et un maillage à parachever

Si les individus en transit requièrent une voie rapide, ceux dont le boulevard Laurier est la destination ont besoin d'aménagements favorisant les activités quotidiennes. Le boulevard Laurier, qui constitue le cœur des activités du plateau centre de Sainte-Foy, doit bénéficier d'un aménagement urbain plus convivial, de larges trottoirs protégés, d'espaces publics polyvalents, de mobilier urbain adapté, etc. Le boulevard se découpe en multiples tronçons aménagés différemment les uns des autres. Le maintien d'aménagements hétéroclites n'aide pas au développement d'une identité forte pour le boulevard. La solution réside dans la conception d'un aménagement permettant d'établir un fil conducteur entre ses tronçons, tout en reconnaissant les particularités des milieux traversés.

Dépourvu de parcours de remplacement efficaces, le boulevard Laurier est contraint de supporter, à lui seul, la circulation de transit régional et local, la desserte des établissements riverains, le transport en commun, etc. Les boulevards René-Lévesque et Hochelaga ne peuvent être connectés en raison de la volonté de l'Université Laval, bien légitime, d'éviter la circulation de transit sur son campus. La solution réside peut-être dans le tracé d'une voie à accès contrôlé réservée au transport en commun, déjà envisagée par l'Université Laval et le Réseau de transport de la Capitale lors d'une étude sur l'implantation d'un tramway. Par ailleurs, le boulevard Laurier pourrait être mieux relié aux autres artères qui desservent Sainte-Foy dans l'axe est-ouest, par des aménagements permettant de canaliser la circulation de transit sur certains axes nord-sud bien identifiés et d'enrayer l'utilisation des rues locales comme raccourcis.

À moyen terme, il y aurait lieu de créer de nouveaux liens entre les rues du secteur Saint-Denys. Ceux-ci pourraient dans certains cas être réservés à la circulation, mais on évitera la création d'un lien trop continu dans l'axe est-ouest pour ne pas favoriser le transit interne. Dans d'autres cas, on pourrait suppléer aux ruptures de continuité dans la trame de rues par la création de corridors piétonniers et cyclables accessibles à l'année. Des liens plus continus faciliteront les déplacements à pied vers les services et les équipements du plateau centre, tout en favorisant le développement de terrains vacants, présentement inaccessibles, dans le secteur de l'Église/De Rochebelle et à l'ouest de l'axe Robert-Bourassa. Enfin, la reconstruction prochaine des échangeurs autoroutiers est une occasion de repenser le tracé de l'avenue des Hôtels et ses connexions avec le boulevard Laurier et le chemin Saint-Louis.

Enjeu 15 La convivialité des aménagements du boulevard Laurier

La configuration du boulevard Laurier, qui répond à des besoins de transit, est de moins en moins adaptée à ceux des usagers qui fréquentent quotidiennement le secteur. Il faut accroître sa convivialité et lui donner une identité forte.

Enjeu 16 Le contrôle de la circulation de transit dans les secteurs résidentiels

L'absence de véritables parcours de remplacement au boulevard Laurier, combinée à la croissance du plateau centre de Sainte-Foy, entraînent un débordement du transit dans les rues locales. Des solutions doivent être développées pour résoudre ce problème.

Enjeu 17 L'accessibilité des équipements publics et des sites à développer

Au nord du boulevard Hochelaga, la trame de rues est marquée par des discontinuités qui isolent ses différentes parties et qui constituent une contrainte à la poursuite du développement. En outre, la géométrie de l'avenue des Hôtels et la rareté de connexions avec le quartier Saint-Louis constituent un frein à la consolidation du secteur. La création de nouveaux liens, localisés judicieusement, serait bénéfique.

Figure 23 : Plan des parcours automobiles complémentaires au boulevard Laurier

Un réseau de transport en commun structurant

Le plateau centre de Sainte-Foy est très bien desservi par le Réseau de transport de la Capitale. Deux parcours Métrobus empruntent le corridor Laurier/de l'Église et 12 parcours réguliers sillonnent les artères du secteur. Aux heures de pointe, 21 parcours express relient les principales destinations du plateau aux arrondissements voisins. À cette offre, s'ajoutent les parcours du Service de transport de Lévis. Le tronçon central du boulevard Laurier constitue l'axe prioritaire de transport en commun du plateau centre : 29 des 36 parcours du secteur y circulent.

Certaines portions du plateau centre ne bénéficient pas encore d'une desserte suffisante malgré l'importance de leurs activités. C'est le cas de la portion du campus de l'Université Laval à l'ouest de l'avenue des Sciences-Humaines, du tronçon du boulevard Laurier situé à l'ouest de la route de l'Église et de l'avenue des Hôtels qui n'est desservie que par un parcours local et un parcours saisonnier. En outre, malgré le nombre important de parcours d'autobus, les aménagements existants offrent peu de confort pour les usagers. Bien sûr, le secteur dispose de 38 abribus, dont trois stations tempérées récentes auxquelles d'autres pourraient s'ajouter. Cependant, la majorité demeure sous-dimensionnée et inconfortable, à défaut de chauffage ou de climatisation et d'un mobilier urbain adéquat.

Une desserte en transport en commun à consolider

Le boulevard Laurier est l'axe majeur de transport en commun du secteur et la croissance constante de son achalandage ne laisse entrevoir aucun ralentissement. Axe privilégié pour le transport en commun, il devra bénéficier de mesures facilitant la

circulation des autobus et les parcours qui y circulent devront être supportés par des aménagements qui amélioreront la qualité et la performance du service : stations tempérées, mobilier urbain adapté aux différents usagers et saisons, etc. D'autres améliorations pourront être envisagées, dont l'implantation d'un tramway, l'aménagement de voies réservées en site propre et la mise en place d'un parcours interrive reliant Sainte-Foy à la rive-sud. La desserte du secteur à l'ouest de l'avenue Lavigerie par le réseau à haut niveau de service devra être bonifiée. Il en est de même de la desserte locale qui pourrait être améliorée pour mieux desservir le secteur Saint-Denys.

Enjeu 18 La consolidation du transport en commun

Même si le plateau centre de Sainte-Foy est bien desservi par le transport en commun, la desserte de certains secteurs d'activités importants doit encore être optimisée. En outre, des aménagements qui pourraient générer le transfert modal souhaité vers une mobilité plus durable sont requis.

Figure 24 : Desserte actuelle en transport collectif

Le réseau cyclable

Le réseau cyclable du plateau centre de Sainte-Foy est incomplet et développé de façon inégale. À l'est de la rue Jean-De Quen, la plupart des grands axes routiers disposent d'une voie cyclable : chemin des Quatre-Bourgeois, boulevard Hochelaga, boulevard Laurier et une partie de l'axe Robert-Bourassa. Le campus de l'Université Laval est aussi bien desservi. À l'ouest de l'avenue Jean-De Quen toutefois, seul le chemin des Quatre-Bourgeois dispose d'une voie cyclable. Aucun tracé ne dessert le secteur de la route de l'Église ni le tronçon ouest du boulevard Hochelaga.

Malgré le prolongement récent du parcours du corridor du littoral jusqu'à l'avenue des Hôtels dans l'axe du réseau ferroviaire, la connexion au chemin Saint-Louis qui permet de rejoindre le plateau et la piste cyclable du chemin Saint-Louis demeure inadéquate. La dénivellation importante du tronçon sud de l'avenue des Hôtels, le traitement inadéquat de l'intersection avec le chemin Saint-Louis et de la jonction avec la voie ferrée en font un circuit ardu et peu sécuritaire.

Un réseau cyclable à déployer et à consolider

Comparativement au réseau de transport en commun, le réseau cyclable fait figure d'enfant pauvre sur le plateau centre de Sainte-Foy. Trop peu de voies cyclables connectent les équipements publics entre eux. Le déploiement du réseau vers l'ouest, tel que projeté au *Plan directeur du réseau cyclable*, devrait être l'un des objectifs prioritaires lors du réaménagement des grands axes du secteur. Les efforts devraient converger vers une desserte efficace des concentrations d'emplois, des établissements d'enseignement et des équipements sportifs et récréatifs. La reconfiguration de l'avenue des Hôtels, dans le cadre du réaménagement des échangeurs autoroutiers, sera l'occasion de compléter le réseau cyclable de façon sécuritaire.

Enjeu 19 Le déploiement du réseau cyclable

Malgré l'importance des emplois et des activités qu'on trouve sur le plateau centre de Sainte-Foy, le réseau cyclable y est encore incomplet. Il doit être consolidé et sécurisé.

Figure 25 : Réseau cyclable actuel

Le réseau piétonnier

Le réseau piétonnier formel du plateau centre de Sainte-Foy est généralement bien développé. Des trottoirs bordent les chemins Sainte-Foy et des Quatre-Bourgeois ainsi que la route de l'Église. Cependant, ces trottoirs sont étroits et attenant à la chaussée, de sorte que la marche n'y est pas agréable. Sur le boulevard Laurier, les trottoirs existants sont de largeur restreinte et variable, la plupart étant localisés directement en bordure de la chaussée. Enfin, certains tronçons sont dépourvus de trottoirs. Le réseau piétonnier informel, qui traverse les espaces ouverts hors rue, est principalement lié au campus universitaire et aux centres commerciaux qui polarisent les déplacements piétonniers. En 1996, des « servitudes d'accès et de passage public piétonnier » intérieures et extérieures ont été établies pour éviter que les centres commerciaux ne forment une barrière urbaine. Malgré les améliorations apportées, certains parcours d'accès aux mails ne bénéficient pas encore d'un traitement à la hauteur de leur fréquentation.

La place du piéton à réaffirmer

Le réseau piétonnier devrait faire l'objet d'importantes améliorations, notamment sur le boulevard Laurier. Le succès des centres commerciaux étant dû à l'accessibilité que leur offre le boulevard Laurier, les espaces publics qui y donnent accès devraient profiter de l'animation qu'ils génèrent. Or, cet axe est pratiquement déserté des piétons. Les parcours piétonniers existants ne sont pas supportés par des espaces publics polyvalents alors qu'ils gagneraient à l'être. Dans l'atteinte de ces objectifs, les « *servitudes d'accès et de passage public piétonnier* » s'avèrent des outils de contrôle intéressants à conserver. De nouveaux parcours directs, invitants, aisément identifiables et accessibles devraient être aménagés entre le boulevard et les principales concentrations institutionnelles du plateau. Enfin, les trottoirs longeant les différentes artères du plateau centre devraient être de dimensions beaucoup plus généreuses et, aussi souvent que possible, protégés de la circulation automobile par des banquettes.

Enjeu 20 La consolidation des principaux parcours piétonniers

- Même si le réseau piétonnier du plateau centre de Sainte-Foy est bien développé, il demeure insuffisant et incomplet aux abords du boulevard Laurier de sorte qu'il ne contribue pas à l'appropriation de ses abords par les piétons. Le long des autres artères du plateau centre, il faudra aussi considérer la possibilité d'améliorer les aménagements dédiés aux piétons.
- Polarisé par les grands générateurs d'activités, le réseau piétonnier informel ne bénéficie pas d'aménagements à la hauteur de sa fréquentation. Les parcours hors rues pourraient être consolidés et officialisés afin d'en assurer l'accès à l'année.

Figure 26 : Parcours piétonniers formels et informels actuels

1.2.7. La qualité du domaine public et du paysage urbain

De rares espaces publics

Le plateau centre de Sainte-Foy ne compte aucun espace public d'importance régionale. Le pôle multifonctionnel régional Laurier souffre particulièrement de l'absence d'espaces publics de détente : on n'y trouve aucune place publique d'importance, placette ou square dont pourraient profiter ses travailleurs et ses clients. Seul le parc Roland-Beaudin possède un certain potentiel de rassemblement à l'échelle du plateau centre de Sainte-Foy et de l'arrondissement. Cependant, ses aménagements formels sont peu polyvalents et les remblais qui l'entourent l'isolent des voies périphériques de sorte qu'il ne contribue pas pleinement à l'animation urbaine. Le jardin de l'édifice Andrée-P.-Boucher est pour sa part peu accessible. Les seuls autres véritables espaces de détente du secteur sont ceux du campus de l'Université Laval. C'est le cas du jardin Van den Hende qui dispose d'aménagements permettant sa fréquentation par le grand public, mais dont l'isolement ne favorise pas un achalandage à la hauteur de son intérêt. En contrepartie, le plateau centre recèle de petits parcs de quartier, greffés aux institutions locales, mais consacrés aux équipements récréatifs ou sportifs.

Un pôle urbain d'importance régionale à pourvoir d'espaces publics structurants

Le plateau centre de Sainte-Foy est dépourvu d'espaces destinés aux grands événements publics (parcs urbains ouverts, places pavées, squares, etc.). Les travailleurs et les consommateurs qui fréquentent le pôle régional Laurier ne disposent pas d'espaces publics intéressants pour s'y promener ou s'y reposer comme c'est le cas au centre-ville. Le secteur tirerait profit de l'aménagement de nouveaux espaces publics polyvalents, plus structurants et de différentes envergures et vocations. Nécessaires au dynamisme urbain, ils donneraient au pôle régional Laurier le caractère de centre urbain qui lui fait défaut et générerait une animation du domaine public beaucoup plus importante. Ceux-ci pourront aussi être localisés au sein des nouveaux milieux de vie qui prendront forme au cours des prochaines années dans le secteur.

Enjeu 21 La mise en place d'espaces publics polyvalents

Le plateau centre de Sainte-Foy devrait être pourvu d'espaces publics polyvalents pouvant supporter les rassemblements populaires, générer l'animation nécessaire au dynamisme du secteur et profiter à ses établissements et à ses usagers. Au cœur du pôle régional Laurier comme au sein des milieux de vie, ils contribueront à l'animation urbaine et à la qualité de vie.

Les espaces boisés ou plantés et la forêt urbaine

Jusqu'en 1950, le plateau centre était ponctué de boisés de tailles variables qui côtoyaient des terres agricoles. Les seules portions qui ont été préservées se trouvent sur des propriétés institutionnelles et publiques. C'est le cas des boisés du parc Saint-Denys et des terrains du ministère de la Défense nationale qui présentent un intérêt écologique. Le secteur de l'avenue des Hôtels et l'Aquarium du Québec recèlent aussi un couvert boisé qu'il convient de préserver. Les autres boisés sont présents sur les propriétés de l'Université Laval et seul celui situé à l'intersection Robert-Bourassa/Laurier, d'origine naturelle, présente une valeur d'intérêt. Le jardin Roger-Van den Hende est entouré de bosquets d'origine horticole. À l'intersection Quatre-Bourgeois/Robert-Bourassa, une ancienne plantation brise-vent montre des signes de dépérissement.

Même si la plupart des boisés d'origine ont disparus, le couvert végétal demeure très présent dans certaines portions du plateau centre. C'est le cas des secteurs résidentiels de basse densité dont les rues ont été généreusement bordées d'arbres aujourd'hui matures. Le plateau est donc à la fois plus urbanisé et plus boisé qu'il ne l'était il y a 50 ans.

Des espaces boisés et plantés à intégrer au milieu urbain

Naturels ou plantés, les boisés et les alignements d'arbres contribuent à l'attrait de la ville. Ils améliorent les qualités paysagères et fonctionnelles des parcs. Ils tempèrent le climat et mettent en valeur les milieux résidentiels. Ils contribuent à donner aux grandes artères un caractère urbain. Une conservation optimale des zones boisées, conciliée avec les orientations de développement et de consolidation de la ville, est souhaitable. Par ailleurs, le manque d'arbres le long de certaines artères, dont le boulevard Laurier, rend l'espace public hostile aux piétons et aux cyclistes. L'augmentation des plantations le long des grandes artères ne pourra être que bénéfique puisqu'elle favorisera le confort et l'appropriation par les piétons, tout en valorisant le paysage urbain.

Enjeu 22 :L'optimisation du couvert boisé et planté

Les boisés existants sont des atouts qui contribuent notamment à la qualité de vie et du paysage urbain et il serait souhaitable d'en optimiser la protection en tenant compte de leur caractérisation et de leur valeur. La rareté ou l'absence de couvert végétal le long de certaines artères dissuade la fréquentation, notamment par les piétons, de l'espace public. Une plantation urbaine accrue contribuera à l'amélioration du cadre de vie de l'ensemble des usagers du secteur.

Figure 27 : Plan de la répartition des espaces boisés et plantés actuels

La volumétrie bâtie, la silhouette urbaine et l'image de la ville

Composante importante du paysage, la silhouette urbaine peut influencer la perception qu'on a de la ville. La volumétrie des bâtiments doit faire l'objet d'une attention particulière. Dans les milieux plus anciens, les choix volumétriques ne doivent pas compromettre la lisibilité des éléments repères traditionnels qui jouent un rôle clé dans la compréhension de l'espace urbain. Or, dans un milieu contemporain comme le plateau centre de Sainte-Foy, dont la silhouette est encore en définition, la question se pose différemment. Ce territoire n'est pas dépourvu de points de repères, mais ceux-ci ne sont peut-être pas suffisamment notables pour qu'on souhaite en faire les éléments clés de la ville à venir.

Une silhouette urbaine à créer

Devant les nombreux projets d'envergures soumis à la Ville, il devient urgent de déterminer le profil idéal du plateau centre de Sainte-Foy, son gabarit maître et les points culminants de la volumétrie urbaine. Il importe de maintenir la lisibilité de la silhouette du promontoire de Sainte-Foy depuis les ponts, mais il n'est pas exclu d'intégrer des constructions de haute stature à certains endroits. Parmi les principes d'interventions à considérer, il serait opportun de privilégier une répartition des gabarits suivant la topographie du territoire. Ainsi, le gabarit optimal de chaque secteur du PPU devrait être déterminé en fonction d'une gradation des hauteurs qui culminera sur l'axe Laurier, point le plus élevé du promontoire, en prévoyant des pointes de hauteur en des endroits précis de manière à ponctuer le paysage et à renforcer la silhouette urbaine. Les principales intersections du boulevard Laurier apparaissent déjà comme des endroits clés pour localiser ces points culminants. Le secteur de l'avenue des Hôtels se situe pour sa part dans un versant offrant une très grande visibilité et le maintien de la prédominance des ponts dans le paysage d'entrée de ville devrait servir de référence à la définition des hauteurs optimales pour les terrains à développer. D'autres facteurs pourront guider les choix volumétriques, dont l'équilibre entre la hauteur des bâtiments et la largeur de l'emprise publique, le maintien d'éléments à l'échelle humaine dans la composition des bâtiments et le confort climatique des lieux.

Enjeu 23 Une réflexion approfondie sur la volumétrie des bâtiments

Le plateau centre de Sainte-Foy est en continuel développement et il n'est pas exclu d'y inclure des constructions en hauteur. Cependant, celles-ci doivent contribuer à l'émergence de la silhouette et de l'image souhaitées pour le secteur.

L'encadrement, l'aménagement et l'animation du domaine public

Plusieurs voies de circulation du plateau centre de Sainte-Foy bénéficient d'un encadrement bâti bien contrôlé : c'est le cas des rues résidentielles ainsi que d'une partie du chemin des Quatre-Bourgeois et de la route de l'Église, où les bâtiments sont en général alignés sur les marges de recul prescrites. La situation diffère cependant le long des artères qui traversent le pôle régional Laurier : l'implantation des bâtiments au centre des lots, entourés de stationnement, contribue à un encadrement irrégulier et discontinu des voies de circulation. Ces stationnements sont souvent directement attenants aux trottoirs, le piéton se trouvant cerné par les automobiles. En outre, nombreux sont les bâtiments dont la conception ne permet aucune interaction entre les activités qu'ils hébergent et le domaine public. Enfin, l'espace compris entre l'emprise de la voie publique et les bâtiments est souvent dominé par le stationnement ou doté de circulations piétonnières insuffisantes et de surfaces gazonnées incompatibles avec les attributs urbains souhaités en centre urbain.

Intervenir pour dynamiser les abords des voies publiques

Pour prétendre à une réappropriation des abords des voies publiques par les piétons, il faut à la fois repenser l'interface entre le domaine public et privé et améliorer de façon notable l'aménagement des trottoirs. La construction de nouveaux bâtiments en bordure des boulevards Laurier et Hochelaga permettra d'en améliorer l'encadrement. Doter les bâtiments de rez-de-chaussée ouverts et accessibles et ponctuer les trottoirs de vitrines commerciales, de terrasses et autres, permettra d'enrichir l'expérience urbaine, d'accompagner les piétons dans leur déplacements et d'accroître l'animation des trottoirs. L'aménagement de placettes aux intersections importantes et à la jonction des principaux parcours piétonniers favorisera la transformation des boulevards du plateau en véritables lieux de destination. Enfin, l'aménagement de trottoirs plus larges et protégés des voies de circulation permettra d'accroître la convivialité des déplacements et le confort des usagers.

Enjeu 24 : Un encadrement bâti et un aménagement du domaine public à bonifier

Les grands axes du pôle régional Laurier ne sont pas les espaces publics dynamiques qu'ils devraient être. Leur encadrement et leur aménagement doit être bonifié afin d'en accroître la fréquentation et d'insuffler une ambiance dynamique au secteur.

Un patrimoine récent et l'absence d'art public

Le plateau centre de Sainte-Foy ne dispose que d'un seul site historique d'intérêt : le pont de Québec qui a été désigné lieu historique national du Canada en 1995. En fait, la principale richesse du secteur réside dans la présence d'édifices d'architecture moderne, publics ou institutionnels, construits de 1950 à 1975. C'est le cas de l'ancienne église Saint-Denys-du-Plateau qui s'est vue attribuer une valeur élevée. On trouve aussi sur le campus de l'Université Laval quelques pavillons, en cours de caractérisation, susceptibles de présenter un intérêt. L'art public est rare au sein du plateau centre de Sainte-Foy et les abords des grandes artères, aménagés de façon minimaliste, en sont exempts.

Un patrimoine à construire

Le plateau centre de Sainte-Foy étant urbanisé depuis peu, il n'est pas étonnant que le patrimoine bâti ancien en soit exempt. En fait, son patrimoine reste à construire. D'une part, des efforts visant la protection et la mise en valeur du patrimoine moderne doivent être entrepris, et d'autre part, il faut miser sur la qualité architecturale des bâtiments futurs. La réalisation d'aménagements publics de grande qualité devrait encourager les investisseurs à construire, à leur tour, des édifices d'une architecture exemplaire et distinctive. Un contrôle rigoureux de la qualité de l'architecture contribuera à l'atteinte de tels objectifs de valorisation. Une attention accrue devra être portée aux projets longeant le futur parcours d'accueil de la capitale et l'art public devra y être plus présent. Ce projet propose justement l'intégration d'œuvres s'inspirant des thématiques propres au plateau centre de Sainte-Foy, soit la modernité et le domaine du savoir.

Enjeu 25 : La valorisation du patrimoine récent et la construction du patrimoine de demain

Le plateau centre de Sainte-Foy dispose d'un patrimoine moderne à valoriser et de plusieurs sites pouvant accueillir de nouveaux édifices qui formeront le patrimoine de demain. Il mérite d'accueillir une architecture de grande qualité, à la hauteur de son rôle d'entrée de ville et de pôle urbain d'importance. Il est l'endroit tout désigné pour accueillir des formes architecturales novatrices et distinctives à l'image de la modernité du secteur. En outre, l'intégration d'œuvres d'art s'inspirant des traits distinctifs du secteur permettrait de lui insuffler une identité propre.

1.3. Le diagnostic urbain

Le portrait du territoire et des enjeux réalisé pour le plateau centre de Sainte-Foy a permis de dégager un diagnostic urbain. Ce diagnostic met en évidence les principales forces et potentiels à partir desquels seront bâties les propositions d'aménagement et de développement du PPU, ainsi que les grandes problématiques qui devront être surmontées par des interventions et des mesures ciblées.

1.3.1. Les forces et les potentiels

- La localisation stratégique du plateau centre de Sainte-Foy, à l'entrée des ponts, sur le promontoire de Québec et dans le prolongement du centre-ville sur l'axe Grande Allée/Laurier;
- La présence du pôle commercial, d'affaires et d'emplois du boulevard Laurier;
- Un important potentiel de développement associé à des terrains encore sous-utilisés ou vacants et de nombreuses occasions de consolidation et de densification à proximité des stations et des parcours d'autobus à haut niveau de service;
- La présence de zones boisées et de parcs de quartier susceptibles d'être valorisés au cœur des milieux de vie;
- La proximité d'établissements d'enseignement importants, dont le Cégep de Sainte-Foy et l'Université Laval, et la présence de plusieurs écoles primaires, secondaires, professionnelles et spécialisées;
- La présence d'établissements de santé majeurs, le CHUL et l'IUCPQ, qui sont des centres de référence pour la grande région de Québec et tout l'est de la province;
- La présence d'un équipement récréotouristique majeur, l'Aquarium du Québec, à l'entrée de la ville;
- Le caractère récent du secteur, laissant place à la construction du patrimoine de demain, à l'innovation et à l'expression de l'identité contemporaine de Québec;
- L'excellente desserte du secteur par le réseau autoroutier;
- La desserte déjà importante du secteur par le Réseau de transport de la Capitale et une volonté affirmée d'en accroître l'efficacité et le confort;
- Une volonté commune, partagée par la Ville de Québec, le ministère des Transports du Québec et la Commission de la capitale nationale du Québec, de requalifier le secteur des ponts, l'avenue des Hôtels et l'axe Laurier;
- La présence d'équipements sportifs importants, comme le Centre sportif de Sainte-Foy, le plateau sportif de l'école secondaire De Rochebelle, la piscine Sylvie-Bernier, etc.

1.3.2. Les principales problématiques à résoudre

- Un environnement urbain conçu pour l'automobile, qui demeure hostile aux piétons et aux cyclistes et un réseau piétonnier et cyclable discontinu à consolider;
- Le faible encadrement bâti, la pauvreté du paysage urbain et la sous-utilisation des abords des grandes artères liées à l'omniprésence du stationnement : Laurier, Hochelaga, de l'Église, Robert-Bourassa;
- Une répartition non organisée et aléatoire des gabarits construits d'importance;
- La faible présence résidentielle à proximité du pôle d'emplois et une densité faible du bâti résidentiel et le manque de logements abordables;
- Une rupture d'échelle et d'autres inconvénients liés à l'absence de zones de transition entre les secteurs mixtes ou d'emplois de forte densité et les milieux de vie;
- Des problèmes de congestion sur le réseau artériel et une circulation de transit indésirable dans certaines rues locales;
- La faible présence d'équipements et d'établissements culturels et ludiques;
- La faible ouverture des usages commerciaux sur le domaine public, le long des artères;
- Le manque de lieux de rencontre et un traitement inadéquat des franges urbaines commerciales susceptibles de générer de l'animation sur rue;
- L'absence d'art public au sein du pôle régional Laurier et une qualité architecturale inégale;
- Un paysage d'entrée de ville sous valorisé à la sortie des ponts;
- Le manque de liens entre les secteurs et l'isolement de sites présentant un potentiel de développement, causé par des barrières ou une trame de rues discontinue.

2. Les limites du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du plateau centre de Sainte-Foy couvre le territoire borné par l'autoroute Henri-IV, l'axe Sasseville/Lapointe, l'avenue de la Médecine et la limite nord des propriétés bordant le chemin des Quatre-Bourgeois, de même que l'ensemble des terrains attenants à l'avenue des Hôtels à l'est des échangeurs des ponts. Le périmètre précis de ce territoire est illustré à la figure 28 et inclut les secteurs suivants :

- Le secteur des ponts : Ce secteur englobe tous les terrains compris entre la rue Chambalon et la sortie du tablier du pont de Québec, de l'autoroute Henri-IV à la rue de Villeray et la limite arrière des résidences du quartier Saint-Yves dont la façade est située sur les rues de Launay et de Valmont.
- Le pôle multifonctionnel régional Laurier : Ce secteur regroupe les terrains compris entre les autoroutes Henri-IV et Robert-Bourassa, du boulevard Hochelaga à l'axe Sasseville/Lapointe. Bien que celui-ci constitue la limite sud du secteur, une attention est portée aux deux côtés du boulevard Hochelaga.

  L'aire d'influence de la zone d'affaire s'étend jusqu'à l'axe formé des rues De Saint-Castin, de Gentilly, Général-Tremblay, Jean-Brillant, Ménard et Triquet.
- Le secteur mixte de l'Église/De Rochebelle : Ce secteur est délimité au nord par l'arrière des terrains bordant le côté nord du chemin des Quatre-Bourgeois, à l'ouest par l'autoroute Henri-IV, au sud par le boulevard Hochelaga et à l'est par l'axe des rues Mainguy et Landry. Une attention particulière est portée à la frange de la route de l'Église. Bien qu'il constitue la limite du secteur, une attention est portée aux deux côtés du boulevard Hochelaga.
- Le secteur résidentiel Saint-Denys : Ce secteur englobe tous les terrains compris entre le chemin des Quatre-Bourgeois, l'axe de la rue Mainguy, le boulevard Hochelaga et l'axe de la rue du PEPS.
- Le corridor de recherche Robert-Bourassa : Ce corridor englobe les terrains attenants à l'autoroute Robert-Bourassa qui sont compris entre l'axe des rues du PEPS et des Sciences-de-la-Vie, entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard Hochelaga. Il inclut l'Envirotron et le jardin Van den Hende.

Figure 28 : Carte du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme

3. La vision et les orientations d'aménagement et de développement

3.1. La vision d'aménagement

Le plateau centre de Sainte-Foy s'est transformé au fil du temps pour devenir un pôle d'importance et il continue de faire l'objet d'une densification croissante. Aujourd'hui, son territoire et les artères qui le desservent font désormais partie des composantes autour desquelles s'organise le territoire urbain. Les projets immobiliers majeurs qu'attire le plateau centre de Sainte-Foy peuvent avoir un impact sur le paysage et la forme urbaine, la circulation et la qualité de vie du milieu. Voilà pourquoi la Ville de Québec s'est dotée d'une vision d'avenir pour encadrer l'aménagement et le développement futur du plateau centre.

La vision d'aménagement en résumé

Reconnaître les rôles multiples du plateau centre de Sainte-Foy qui constitue à la fois un pôle d'affaires, de services, d'emplois et d'enseignement d'importance régionale, la principale porte d'entrée de la ville et de la capitale en provenance sud, un pôle de services à l'échelle de l'arrondissement et un milieu de vie pour la population résidante.

En faire un centre urbain dense, mixte, habité et vivant où la qualité de vie prédomine.

À la lumière de cette vision d'avenir, voici les caractéristiques que le plateau centre de Sainte-Foy devrait présenter d'ici 20 ou 30 ans :

- Le plateau centre de Sainte-Foy formera une entrée de ville distinctive, unique à Québec, à l'image de sa modernité et de son caractère contemporain et à la hauteur de son importance régionale;
- Ce pôle d'envergure régionale présentera les attributs et la convivialité d'un réel centre urbain et sera animé à toute heure du jour;
- Il formera un réel milieu de vie, habité par une grande variété de citoyens, grâce à une mixité accrue des fonctions et à une présence résidentielle plus importante;
- Il sera doté d'un réseau d'espaces publics appropriables et aux vocations variées, propices au rassemblement et ouvert sur les fonctions urbaines;
- Les abords des artères se seront densifiés et bénéficieront d'un encadrement bâti soutenu, dans le respect des milieux voisins de plus faible intensité. Leur réaménagement aura permis de les mettre en valeur et de les rendre plus conviviales pour l'ensemble des usagers;
- La mobilité durable aura désormais priorité, accordant une place de choix au transport en commun et aux déplacements piétonniers et cyclables. Ces derniers seront supportés par des réseaux forts et accessibles à l'année, reliant ses différents centres d'intérêt;
- Les interventions se distingueront la plupart du temps par leur caractère durable et leur faible impact sur l'environnement.

3.2. Les orientations et les objectifs d'aménagement et de développement

La Ville de Québec poursuit les grandes orientations d'aménagement et de développement qui suivent :

1. Soutenir la poursuite du développement du plateau centre de Sainte-Foy conformément aux objectifs de consolidation, de diversification et de densification du PDAD, en assurant une présence plus élevée de la fonction résidentielle tout en soutenant la poursuite de la croissance des activités économiques en harmonie avec les autres fonctions en place.
2. Faire du plateau centre de Sainte-Foy un lieu vivant où la qualité de vie prédomine et que les citoyens s'approprient, en aménageant l'espace public de manière à créer un environnement enrichissant, agréable et aux qualités dignes d'un réel centre urbain, en créant des lieux publics propices aux rassemblements et en concevant les nouveaux aménagements et bâtiments dans le respect de l'échelle humaine et du confort climatique du domaine public.
3. Améliorer l'accessibilité par tous les modes de déplacement et faire un virage marqué vers une mobilité durable, en bonifiant l'offre en transport en commun par l'aménagement d'un tramway sur le boulevard Laurier et les conditions d'attente des usagers, en améliorant les conditions des piétons et des cyclistes par l'aménagement d'itinéraires sécuritaires et confortables.
4. Doter l'entrée des ponts et le pôle multifonctionnel Laurier d'une image de marque à la hauteur de leur importance régionale et de leur rôle d'accueil à la capitale en exprimant, par l'architecture des bâtiments et l'aménagement urbain, l'identité novatrice, moderne, économique et culturelle de la ville de Québec.
5. Opter pour un développement et un aménagement urbain fondés sur une approche durable, autant dans la façon de construire les édifices et d'habiter la ville que de penser les déplacements.

La vision d'aménagement retenue pour le plateau centre de Sainte-Foy se fonde sur ces grandes orientations et sur les objectifs sous-jacents qui sont ici présentés sous quatre grandes catégories :

- les activités;
- la densité et la consolidation du développement;
- la trame urbaine et les déplacements;
- le domaine public et le paysage urbain.

Ceux-ci serviront de guide pour encadrer le développement et la conception des projets d'intervention futurs.

3.2.1. Les activités

La Ville souhaite soutenir la poursuite du développement des activités présentant un rayonnement régional (*tourisme, recherche, bureau, usages publics*) tout en localisant ceux-ci aux endroits les plus stratégiques et appropriés au sein du plateau centre de Sainte-Foy. Ces activités sont d'importants générateurs de déplacements et devront être localisées en priorité aux endroits les plus facilement accessibles par les divers modes de transport. Elles devront aussi être concentrées autant que possible aux endroits permettant de limiter les impacts négatifs sur les milieux résidentiels de faible densité existants.

La densité résidentielle actuelle est nettement insuffisante et principalement associée à de l'habitation de faible densité. Si on compare la plateau centre de Sainte-Foy avec le secteur de la colline Parlementaire, la différence est flagrante : une densité brute de 9 log./ha contre 50 log./ha. À terme, la densité résidentielle nette devrait davantage correspondre à celle normalement associée à un pôle urbain majeur ou à un « centre-ville » secondaire. Par ailleurs, la Ville entend soutenir une mixité accrue des fonctions, tout au long des grandes artères qui desservent le territoire et de façon prioritaire, au sein du pôle régional Laurier. Enfin, elle préconise un renforcement marqué de la présence résidentielle au sein du plateau centre de Sainte-Foy, de façon à en faire un milieu dynamique, animé et habité à toutes heures du jour.

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard des usages sont les suivants :

- Prévoir une mixité accrue des fonctions, horizontalement et verticalement, en front des principales artères du plateau centre de Sainte-Foy et en priorité le long du boulevard Laurier, de la route de l'Église et du boulevard Hochelaga.
- Concentrer les activités à rayonnement régional le long du corridor des Hôtels/Laurier/Robert-Bourassa :
    - Tourisme : entrée des ponts et boulevard Laurier à l'ouest de l'avenue Germain-des-Prés;
    - Bureau et commerce régional : rive nord du boulevard Laurier;
    - Recherche et savoir : boulevard Robert-Bourassa et extrémité est du boulevard Hochelaga;
    - Technologie : entrée des ponts et boulevard Robert-Bourassa.
- Concentrer les services et les commerces courants, d'arrondissement et de quartier, sur la route de l'Église et en rive nord du boulevard Hochelaga, à proximité des milieux de vie.
- Intensifier globalement la présence résidentielle, tout en accordant la priorité :
    - aux sites et aux îlots à redévelopper en rive sud de l'axe Laurier, aux étages;
    - aux sites et aux îlots à redévelopper de part et d'autre du boulevard Hochelaga, aux étages;
    - aux abords de la route de l'Église, aux étages, et aux terrains à requalifier près du campus De Rochebelle;
    - sur les terrains vacants ou à requalifier du secteur résidentiel Saint-Denys;
    - à l'est de l'avenue des Hôtels, en retrait des voies de circulation rapide;
    - tout en favorisant l'accessibilité aux logements.

3.2.2. La consolidation du développement

Le plateau centre de Sainte-Foy présente encore un important potentiel de développement que la Ville entend valoriser par différents moyens. Ce potentiel se caractérise par des terrains vacants encore non développés, des terrains occupés, mais largement sous-utilisés bien qu'ils longent d'importantes artères ou encore des sites susceptibles de faire l'objet d'un redéveloppement complet.

La Ville souhaite mettre en place un cadre de développement permettant de combler progressivement ces différents interstices dans le tissu construit. Par le fait même, elle vise à assurer la valorisation et un encadrement accru du domaine public par l'ajout de bâtiments proportionnels à la largeur des voies qu'ils bordent. Elle doit donc porter une attention particulière aux gabarits construits autorisés au sein du plateau centre de Sainte-Foy : permettre un développement trop intense sur de rares sites pourrait résulter en un redéveloppement très ponctuel plutôt qu'une consolidation globale des

abords des artères du secteur. Le marché immobilier ayant ses limites, il faut éviter de retarder le redéveloppement d'autres sites dont la consolidation est tout aussi souhaitable et importante. Enfin, dans les choix volumétriques que la Ville fera, elle portera une attention particulière au confort des usagers et à la quiétude des résidants.

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard de la consolidation du développement sont les suivants :

- Valoriser l'espace urbain par une densification graduelle et l'insertion de nouvelles constructions, en priorité :
    - Sur les sites sous-utilisés et les stationnements en bordure des principales artères du secteur;
    - Sur les terrains institutionnels sous-développés;
    - Sur les terrains vacants et les îlots à requalifier.
- Prévoir une répartition équilibrée des hauteurs permettant de :
    - développer un profil urbain cohérent, proportionnel à la largeur des voies;
    - soutenir une consolidation continue des artères;
    - maintenir des composantes à l'échelle humaine en front de rue;
    - éviter les disparités d'échelle marquées par rapport aux milieux construits;
    - optimiser le confort climatique et l'ensoleillement.

À cette fin, prévoir de façon générale :

- une gradation des hauteurs suivant la topographie, des ponts vers l'axe Laurier;
- un gabarit minimal de quatre étages et une hauteur maximale courante variant de six à dix étages le long de l'ensemble des artères principales;
- des hauteurs accrues aux principaux nœuds en rive nord du boulevard Laurier, variant de 17 à 29 étages d'est en ouest;
- une modulation des volumes et leur diminution vers les quartiers résidentiels.

3.2.3. La trame urbaine et les déplacements

Le plateau centre de Sainte-Foy est le principal secteur de destination en ville, tous modes de transport confondus : il génère plus de déplacements quotidiens que le centre-ville. Or, le réseau routier est en voie d'atteindre son seuil de saturation alors que le secteur présente encore un potentiel de développement considérable. Sans virage important vers d'autres modes de déplacements et dans la façon d'occuper le territoire, le développement futur du secteur sera compromis. Le secteur est aussi un point de convergence majeur du transport en commun. Le maintien et le renforcement de la desserte sont des actions incontournables. La Ville souhaite améliorer l'accès au secteur par tous les modes de transport, en maintenant la capacité du réseau routier, en accroissant l'efficacité du transport en commun et en accordant une réelle place aux piétons et aux cyclistes. Ceci dans l'esprit du Plan de mobilité durable qui a été adopté en 2011. La Ville estime qu'une densification de l'occupation du sol à des fins résidentielles contribuera à rapprocher une part des citoyens de leur lieu d'emploi et des services en place, favorisant les modes de déplacement actifs et en commun. Des interventions ciblées sur le domaine public devront concourir à une bonification des lieux d'attente pour les usagers du transport en commun et à l'accroissement du confort et de la sécurité des piétons et des cyclistes.

Le réseau routier s'étant développé de façon incomplète, les artères principales ne sont pas toujours supportées par des artères secondaires suffisamment rapprochées, ou bien reliées à celles-ci, pour absorber les surplus de la circulation de transit. On assiste ainsi à des débordements dans les rues résidentielles locales qui causent bien des désagréments aux résidants. D'autre part, la trame de rues locales n'est pas interconnectée de façon optimale, de sorte que de nombreux terrains constructibles sont encore inaccessibles. La Ville entend développer des moyens pour palier à ces lacunes.

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard de la trame urbaine et des déplacements sont les suivants :

- Maintenir la capacité du réseau routier et consolider la trame de rues :
    - Concilier le rôle de transit des artères du plateau avec les besoins locaux en matière d'accès aux usages;
    - Canaliser la circulation de transit dans les artères et les rues collectrices et la limiter dans les rues locales;
    - Parachever la trame de rues afin de relier les sous-secteurs et donner accès aux terrains constructibles.
- Assurer une performance et un confort accrus du transport en commun :
    - Intégrer des voies en site propre pour le tramway sur l'axe Laurier et améliorer les aménagements aux arrêts;
    - Prolonger les parcours express dans l'axe Laurier jusqu'à l'avenue Lavigerie;
    - Améliorer les mesures prioritaires pour autobus sur la route de l'Église;
    - Prévoir une aire de départ des parcours express à l'extrémité nord de l'avenue De Rochebelle;

    - Bonifier la desserte locale du secteur Saint-Denys.
- Bonifier les parcours piétonniers et cyclables :
    - Créer des parcours continus entre les milieux de vie, d'emplois, de services, de commerces, les équipements et les institutions; les relier au réseau existant;
    - Assurer le confort, la sécurité et l'accès à l'année de ces parcours;
    - Assurer que toute intervention respecte les principes d'accessibilité universelle.

3.2.4. Le domaine public et le paysage urbain

Comme le diagnostic urbain l'a démontré, le développement du plateau centre de Sainte-Foy – qui s'est essentiellement produit au cours des 60 dernières années – demeure récent. Lieu attracteur par sa localisation stratégique, il continue de se transformer au fil des projets immobiliers qui se multiplient. Or, le plateau centre de Sainte-Foy peine encore à exprimer son identité, à défaut d'aménagements personnalisés et d'une architecture distinctive. Enfin, l'espace urbain demeure peu convivial et les espaces publics sont rares, sinon absents.

La Ville entend aménager des espaces publics appropriables, animés et propices à la détente, mais aussi revoir l'aménagement du domaine public aux abords des artères afin de favoriser leur occupation par les usagers. Elle soutiendra également la bonification du couvert végétal afin d'améliorer le confort des piétons, de réduire les îlots de chaleur et de renforcer l'identité du secteur. Elle souhaite créer un véritable environnement urbain contemporain, en favorisant la réalisation d'interventions novatrices et de grande qualité, tant sur le plan de l'aménagement urbain que de l'architecture. En somme, elle souhaite doter le secteur d'une image unique à Québec, qui marque l'identité du secteur et le paysage de façon symbolique et officielle, dès l'entrée à la capitale.

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard du domaine public et du paysage urbain sont les suivants :

- Créer des aménagements distinctifs et marquer l'image du plateau :
    - Miser sur les thématiques de la modernité et du savoir;
    - Assurer le confort et l'appropriation des espaces publics;
    - Intégrer un éclairage et un mobilier urbain distinctifs;
    - Intégrer des œuvres d'art public.
- Favoriser la réalisation d'une architecture exemplaire novatrice :
    - Prévoir un encadrement architectural accru et promouvoir l'excellence en architecture et l'innovation;
    - Maximiser la présence des bâtiments en front de rue et l'ouverture des façades.
- Mettre en place un réseau d'espaces publics polyvalents et structurants :
    - Créer des lieux variés, complémentaires, propices à la détente, à l'animation urbaine et à l'appropriation;
    - Assurer le confort climatique de ces espaces;
    - Prévoir des liens efficaces et facilement accessibles vers les lieux publics et les points de convergence;
    - Doter les artères et les espaces publics de plantations abondantes et d'aménagements paysagers;
    - Conserver et consolider les espaces boisés d'intérêt et protéger au maximum les arbres matures.

4. La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement

Ce chapitre présente les moyens et les règles dont la Ville de Québec souhaite se doter pour assurer la mise en œuvre de sa vision d'avenir pour le plateau centre de Sainte-Foy. Le contenu normatif et qualitatif ainsi que les stratégies d'intervention présentées ici permettent d'apprécier la nature et l'ampleur du développement qu'elle entend autoriser ainsi que les possibilités d'aménagement qu'elle entrevoit dans le respect des orientations et de la stratégie d'intervention qu'elle a établie. Sont successivement présentés :

- Les affectations détaillées du sol et les règles d'urbanisme applicables à chacune d'elles. Ces règles découlant de l'application des orientations et des objectifs préalablement déterminés (chapitre 3). Ces règles sont détaillées dans un tableau édictant le contenu normatif que devra obligatoirement inclure la réglementation d'urbanisme qui devra être révisée afin d'assurer sa concordance au PPU.
- Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain. Il faut considérer que dès l'entrée en vigueur du PPU, une importante part du territoire du plateau centre de Sainte-Foy sera sous la juridiction de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ). Ainsi, les paramètres qui guideront la production d'objectifs et de critères servant à l'encadrement des interventions de la CUCQ sont énoncés au PPU.
- L'ossature du plateau centre de Sainte-Foy, axé sur la structuration des déplacements.
- Les stratégies de consolidation, de développement et de mise en valeur par secteur. Pour chaque secteur, un schéma conceptuel, un plan-image et des esquisses sont présentés pour illustrer les interventions susceptibles d'y être réalisées.

Ces règles d'interventions et ces représentations sectorielles s'inscrivent à l'intérieur d'une stratégie d'intervention globale, tenant compte de l'équilibre du développement à l'échelle de la ville de Québec. Il faut effectivement assurer une répartition équilibrée du développement projeté à certaines fins (bureau, hôtellerie, commerces et services), entre chacun des pôles urbains et à l'échelle du territoire du PPU.

En cas d'incompatibilité entre les principes véhiculés au chapitre relatif à la vision et aux grandes orientations et les dispositions du présent chapitre, ces dernières prévalent et sont réputées constituer le choix normatif du conseil de ville pour mettre en œuvre la vision du PPU. Les normes contenues au présent chapitre constituent la mise en œuvre de la vision d'avenir et des orientations du PPU, selon le degré d'incidence jugé souhaitable par les autorités de la Ville.

4.1. Les affectations détaillées du sol

Au Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), le plateau centre de Sainte-Foy est en grande partie compris dans une grande aire d'affectation appelée « Centre majeur d'activités ». Cette aire d'affectation couvre la portion du secteur des ponts au nord du chemin Saint-Louis, le pôle multifonctionnel régional Laurier, le secteur de l'Église/De Rochebelle, et le secteur de recherche Robert-Bourassa (terrains de l'Université Laval). Les autres portions du territoire sont réparties entre les aires d'affectation « Résidentielle – urbain », « Publique, institutionnelle et communautaire » à vocation locale et à vocation régionale, « Mixte », « Conservation naturelle » et « Parc et espace vert ». Parmi ces aires d'affectations, celle de « Centre majeur d'activités » laisse une très grande souplesse dans la définition des usages et des normes applicables, de sorte qu'il est opportun, à l'échelle de planification du PPU, d'établir une affectation du sol plus détaillée pour déterminer les règles préconisées.

Ce redécoupage et l'établissement de normes plus précises entraîneront une modification à la réglementation d'urbanisme afin de la rendre conforme aux orientations du PPU après l'entrée en vigueur de ce dernier. Ce niveau de précision additionnel permettra de mieux encadrer le développement de façon à soutenir la stratégie d'aménagement et de développement mise de l'avant par la Ville en matière de consolidation, de renforcement des activités en place, de densification, de mixité, de cohabitation et de diversification des fonctions. Six grandes affectations sont prévues : Habitation; Mixte; Commerce de détail et services – urbain; Public, institutionnel et communautaire; Parc et espace vert; Conservation naturelle. Ces aires sont redécoupées en fonction de leur localisation sur le territoire, des formes construites privilégiées et des usages précis dont l'exercice est souhaité à un endroit plutôt qu'à un autre.

- L'aire d'affectation « **résidentielle** » (R) confirme les usages résidentiels existants et démontre une ouverture à l'ajout de nouveaux secteurs résidentiels. Elle poursuit ainsi des objectifs de consolidation des milieux habités, tout en favorisant le maintien et le développement d'habitats humains durables et de qualité. Elle détermine l'affectation habitation comme dominante, mais d'autres fonctions compatibles peuvent aussi être autorisées. Elle peut prévoir des dispositions normatives aux fins suivantes :
  - maintenir les logements existants et consolider la présence résidentielle dans le respect des typologies existantes;
  - localiser à l'intérieur d'un bâtiment ou sur un site, l'endroit précis où sont souhaités ces usages et constructions;

  - identifier les types de bâtiments autorisés et le nombre minimal/maximal de logements autorisés par bâtiment.
- L'aire d'affectation « **commerce et services – urbain** » (CDSu) réfère aux usages commerciaux et de services qui répondent aux besoins des individus, des institutions et des entreprises. Cette grande affectation détermine les affectations commerce de détail et services de même qu'administration et services comme dominantes. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées. La détermination de cette grande affectation permet à la Ville de mettre en œuvre ses objectifs de consolidation et de renforcement des secteurs urbains existants.
- L'aire d'affectation « **mixte** » (M) reconnait et favorise le renforcement de la mixité des fonctions dans certaines portions du territoire du PPU, aux endroits où de telles opportunités viennent renforcer les services publics et la qualité de vie offerte à la population. Autorisant une variété d'usages compatibles, elle vise à encourager la diversité des usages implantés dans certains secteurs et à favoriser une mixité équilibrée des fonctions aux endroits permettant une plus grande convivialité des milieux et dans le but de favoriser le développement d'une qualité de vie urbaine tentant de minimiser les déplacements motorisés. Elle peut prévoir des dispositions normatives aux fins suivantes :
  - localiser à l'intérieur d'un bâtiment, l'endroit précis où sont souhaités ces usages;
  - prévoir une superficie maximale autorisée par établissement et par bâtiment pour certains types d'usages;
  - permettre certains usages à certaines conditions;
  - permettre ou exclure certains usages de façon spécifique;
  - préciser certaines dispositions particulières.
- L'aire d'affectation « **publique, institutionnelle et communautaire »** (PIC) confirme la vocation publique dominante de certains sites et établissements, comme des établissements d'enseignement, des lieux culturels ou communautaires et autres. Elle permet des usages complémentaires aux fonctions publiques et peuvent, dans certains cas, permettre d'autres usages compatibles (Ex. : habitation, commerces et services, administration).
- L'aire d'affectation « **parc et espace vert** » (PEV) confirme la vocation des parcs existants et soutient l'émergence de parcs en devenir. Elle peut viser des parcs à portée locale ou régionale. Ces derniers sont principalement réservés à la pratique des sports et des loisirs, à la détente et à la récréation, mais des usages et des aménagements complémentaires peuvent leur être associés. D'autres espaces verts de plus petite taille peuvent être compris dans les aires résidentielles, mixtes ou de commerce de détail et services.
- L'aire d'affectation « **conservation naturelle** » (CN) vise la protection des milieux naturels et des unités boisées dont une valeur d'intérêt est reconnue. D'autres affectations peuvent y être autorisées, mais aucune forme de développement n'y sera permise.

Figure 29 : Carte des affectations détaillées du sol

4.1.1. Les règles d'urbanisme applicables aux aires d'affectations détaillées

Les dispositions normatives applicables à chacune des aires identifiées à la carte des affectations détaillées (figure 29) sont énoncées au tableau 1 de la présente sous-section ainsi qu'à la carte des hauteurs maximales prescrites (figure 30).

Les hauteurs maximales prescrites

Les hauteurs maximales prescrites pour les différentes portions du territoire du PPU sont présentées sous forme de plan, à la figure 30. De même, le tableau 1 identifie, pour certaines aires, un nombre minimal ou maximal d'étages et autres dispositions susceptibles d'affecter la hauteur des bâtiments comme le respect d'angles d'éloignement. Dans des cas spécifiques, afin de permettre une transition adéquate et une meilleure intégration avec des constructions existantes de plus fort gabarit, il est permis qu'un pourcentage prédéterminé de la projection au sol d'un bâtiment excède la hauteur maximale prescrite dans certaines aires d'affectation aux abords de certains axes.

Figure 30: Carte des hauteurs maximales prescrites, en mètres

Les règles d'urbanisme ainsi proposées devront obligatoirement être transposées au règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (R.C.A.3V.Q.4). C'est non seulement le cas des usages, mais aussi d'autres normes exclusivement prescrites qui devront elles aussi être transposées dans les grilles de spécifications du règlement d'urbanisme à l'exclusion de toute autre spécification. Le plan de zonage sera en conséquence redécoupé afin que les règles d'urbanismes proposées s'appliquent au territoire de chacune des aires d'affectation détaillées. Les normes d'urbanisme proposées au PPU sont celles qui soutiennent sa mise en œuvre et visent les aspects suivants :

- les groupes d'usages prescrits, incluant le cas échéant leur localisation spécifique, la densité et la typologie;
- les usages associés, conditionnels, spécifiquement autorisés ou exclus;

- les normes d'implantation ou d'aménagement à savoir les diverses marges, les exigences en regard des aires vertes et d'agrément;
- les hauteurs minimales et maximales en étage, les hauteurs maximales en mètres, les angles d'éloignement et les règles relatives au rehaussement du seuil de la hauteur maximale pour certains bâtiments;
- certaines normes particulières dont les règles relatives au type d'affichage et de stationnement;
- la gestion des droits acquis.

Toutes normes ou notes particulières autres que celles prévues au PPU et présentes aux grilles de spécifications du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (R.C.A.3V.Q.4), à la date d'entrée en vigueur du PPU seront en conséquence retirées.

Les règles d'interprétation suivantes s'appliquent aux dispositions du tableau 1 :

- les groupes d'usages prescrits ainsi que les usages associés, conditionnels ou spécifiquement autorisés ou exclus doivent être identifiés à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme et sont les seuls autorisés dans les aires d'affectation visées;
- lorsqu'indiquée, la localisation des usages à l'intérieur d'un bâtiment est la seule localisation possible; si aucune localisation n'est précisée, l'usage est permis à tous les niveaux du bâtiment;
- lorsqu'indiquées, les normes relatives à une marge de recul avant, latérale, arrière ou à l'axe doivent être inscrites à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme;
- lorsqu'indiquées, les normes relatives à la hauteur des bâtiments, à l'aire verte et à la superficie maximale d'un usage à l'intérieur d'un bâtiment ou pour un même établissement doivent être celles prescrites à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme;
- lorsqu'indiquées, les normes relatives à l'abattage, au stationnement et à l'affichage doivent être celle prescrites à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme.

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
SECTEUR DES PONTS							
PEV_P1	Parc et espace vert	C3 C20 P1 R1 R3	Usage spécifiquement autorisé : - Aquarium - Gare ferroviaire - Jardin botanique - Insectarium Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Marge avant : 9 m Marge latérale : 15 m Marge arrière : 15 m	2 étages minimum	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement - Général	--
CDSu_P1	Commerce de vente au détail et services	C2 R C20 R P5 R1	--	Recul axe du chemin Saint-Louis : 18 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 9 m	2 étages minimum	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 - Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – type commercial Stationnement - Général	--
M_P1	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C10 C11 C20 S, R, 2 P1 S, R, 2 I2 S, R, 2 R1	Usage spécifiquement autorisé : - Une gare ferroviaire Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	4 étages minimum	Note 2 - Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 75 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Général	--

32

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
M_P2	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 750 m^2 max./établissement C10 C11 C20 S, R, 2 I1 I2 S, R, 2 P1 S, R, 2 P5 S, R, R1	- Une partie du sous-sol, du rez-de-chaussée et du 2e étage d'un bâtiment qui donne sur une façade autre que la façade principale doit être occupée par un usage du groupe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de dix mètres. Malgré cela, un usage du groupe Commerce d'hébergement touristique peut occuper la totalité du bâtiment. - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe le boulevard Laurier, la façade du bâtiment qui longe l'avenue des Hôtels est aussi considérée comme une façade principale. <u>Usage associé</u> : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2 /log	Minimum 4 étages Maximum 10 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° - aire R_P2	Note 2 - Arbres milieu urbain Note 6 - Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 75 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Général	--
R_P1	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Note 4 – Projet d'ensemble Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Maximum 13 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 4 – Implantation sous forme de projet d'ensemble Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement - Général	--
CN_P1	Conservation naturelle	R1 R4	--	--	--	Note 2 – Arbres milieu urbain Stationnement - Général	--
M_P3	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C10 C11 C20 S, R, 2 P5 S, R, 2 I2 S, R, 2 R1	<u>Usage associé</u> : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Recul axe du chemin Saint-Louis : 18 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage : mixte Stationnement - Général	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1-F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
M_P4	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C20 S, R, 2 C21 S, R, 2 P3 S, R, 2 750 m^2/établissement P5 S, R, 2 R1		Recul axe du chemin Saint-Louis : 18 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 9 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 - Arbres milieu urbain Affichage : mixte Stationnement - Général	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
M_P5	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C10 C11 C20 S, R, 2 P1 S, R, 2 I2 S, R, 2 R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe du chemin Saint-Louis : 18 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages Maximum 6 étages Malgré la hauteur maximale permise, 50 % de la projection au sol d'une construction comprise dans l'aire peut atteindre 48 mètres	Note 2 - Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 75 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Général	--
M_P6	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 750 m^2 max./établissement C10 C11 C20 S, R, 2 I1 I2 S, R, 2 P1 S, R, 2 P5 S, R, R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Recul axe du chemin Saint-Louis : 18 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2 /log	Minimum 4 étages Maximum 6 étages	Note 2 - Arbres milieu urbain Note 6 - Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 75 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Général	--
M_P7	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C10 C11 C20 S, R, 2 P5 S, R, 2 I2 S, R, 2 R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Recul axe du chemin Saint-Louis : 18 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages Malgré la hauteur maximale prescrite, 50 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 48 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage : mixte Stationnement - Général	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1-F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1

34

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affecta-tion	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_P2	Résidentiel	H1 - Isolé : 6 à 16 logements - Jumelé : 4 à 8 logements - Rangée : 2 à 4 logements, maximum 4 unités /rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 - Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 50 % Affichage: général Stationnement - Général	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1-D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1-G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1-F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
PÔLE RÉGIONAL LAURIER							
R_L1	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – Henri IV : 40 m Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90% Affichage – Mixte Stationnement - Axe structurant A	--

35

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
M_L1	Mixte	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 S, R, 2, 3 C3 S, R, 2, 3 C10 C11 C20 S, R, 2, 3 C21 S, R, 2, 3 P1 S, R, 2, 3 P3 2, 2+ 2 000 m^2/établissement P5 2, 2+ I2 S, R, 2, 3 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Une partie du sous-sol, du rez-de-chaussée, du 2e ou du 3e étage d'un bâtiment qui donne sur une façade autre que la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de 10m. Malgré cela, un usage du groupe Commerce d'hébergement touristique peut occuper la totalité du bâtiment - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe le boulevard Laurier; la façade du bâtiment qui longe la rue Lavigerie est aussi considérée comme une façade principale; - Les usages des groupes d'usages C1 services administratifs, P3 établissement d'éducation et de formation et P5 établissement de santé sans hébergement doivent être localisés aux étages 2 à 17 seulement Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 10 m Marge arrière : 15 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages Note 5 -Angle d'éloignement 65° - aires R_L1 et R_L2	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 50 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Axe structurant A	--
R_L2	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1	Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe - Hochelaga : 20 m Recul axe – Henri IV : 40 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement - Axe structurant A	--
M_L2	Mixte	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 S, R, 2, 3 C3 S, R, 2, 3 C10 C11 C20 S, R, 2, 3 C21 S, R, 2, 3 P1 S, R, 2, 3 P3 2, 2+ 750m^2/établissement P5 2, 2+ I2 S, R, 2, 3 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière - Les usages des groupes d'usages C1 services administratifs, P3 établissement d'éducation et de formation et P5 établissement de santé sans hébergement doivent être localisés aux étages 2 à 17 seulement Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 7,5 m Marge arrière : 9 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 75 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Axe structurant A	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affecta-tion	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
CDSu_L1	Commerce de détail et services	C1 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C10 C11 C20 S, R, 2 C21 S, R, 2 P3 P5 I2 S, R, 2 R1	- Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière <u>Usage associé</u> : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool <u>Usage spécifiquement exclus :</u> - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m^2	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m Recul axe – Hochelaga : 20 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 50 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Commercial Stationnement - Axe structurant A	--
CDSu_L2	Commerce de détail et services	C1 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C10 C11 C20 S, R, 2 C21 S, R, 2 P1 S, R, 2 P3 P5 I2 S, R, 2 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière <u>Usage associé</u> : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool <u>Usage spécifiquement exclu</u> : - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m^2	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m Recul axe – route de l'Église : 25 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 15 m	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Commercial Stationnement - Axe structurant A	--
M_L3	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 max. 750 m^2/établissement C20 S, R, 2 I2 S, R, 2 P5 S, R, 2	- Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon <u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie <u>Usage associé :</u> - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Recul axe – Hochelaga : 20 m Recul axe – route de l'Église : 25 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire Verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log Dimension minimale du lot : 7000 m^2	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Axe structurant A	--
M_L4	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ max. 8000m^2 /bâtiment C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 max. 750 m^2/établissement C20 S, R, 2 I2 S, R, 2 P5 2, 2+	- Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un usage du groupe C1 ou du groupe P5 autorisé dans l'aire est permis uniquement sur une profondeur de 25m, calculée à partir de la façade du bâtiment qui longe la rue Jules-Dallaire. <u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie <u>Usage associé :</u> - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Recul axe – Hochelaga : 20 m Recul axe – route de l'Église : 18 m Recul axe – Germain-des-Prés : 15 m Recul à l'axe Jules Dallaire : 17 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire Verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log Dimension minimale du lot : 7000 m^2	Minimum 4 étages Malgré la hauteur maximale permise, 25 % de la projection au sol d'une construction comprise dans l'aire et longeant la rue Jules Dallaire peut atteindre 64 mètres Malgré la hauteur maximale permise, 25 % de la projection au sol d'une construction comprise dans l'aire et longeant la route de l'Église et l'avenue Germain-des-Prés peut atteindre 52 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Axe structurant A	--

37

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affecta-tion	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
M_L5	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+, max. 50 000 m^2/bâtiment C2 S, R, 2, 3 max. 10 000 m^2/bâtiment C3 S, R, 2, 3 C10 C11 C20 S, R, 2, 3 C21 S, R, 2, 3 P1 S, R, 2, 3 P3 2, 2+ 2 000 m^2/établissement P5 2, 2+ I2 S, R, 2, 3 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière - Les usages des groupes d'usages C1 services administratifs, P3 établissement d'éducation et de formation et P5 établissement de santé sans hébergement doivent être localisés aux étages 2 à 17 seulement - Un spa, un service de massothérapie ou un service de soins esthétiques personnels sont autorisés à tous les étages Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m. Recul axe – route de l'Église : 18 m Recul à l'axe Jules Dallaire : 17 m Marge avant : 0 m Marge latérale : 12 m Marge arrière : 10 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Axe structurant A	--
M_L6	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ Max. 37500 m^2/ bâtiment C2 S, R, 2, 3 C3 S, R, 2, 3 C10 C11 C20 S, R, 2, 3 C21 S, R, 2, 3 P1 S, R, 2, 3 P3 P5 I2 S, R, 2, 3 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool Usage spécifiquement autorisé - poste de taxi Usage spécifiquement exclus : - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m^2	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m. Recul à l'axe Laurier – construction souterraine profondeur minimale de 2,5 m – 21 m. Recul axe – Germain-des-Prés : 15 m Recul à l'axe Jules Dallaire : 17 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 10 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages Malgré la hauteur maximale permise, 50 % de la projection au sol d'une construction comprise dans la partie ouest de l'aire peut atteindre 75 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Axe structurant A	--
CDSu_L3	Commerce de détail et services	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 C3 C4 C10 C11 C20 C21 P3 750 m^2/établissement P5 2, 2+ I2 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool Usage spécifiquement autorisé : - poste de taxi	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 27 m Recul axe – Hochelaga : 20 m Recul axe – Germain-des-Prés : 15 m Marge avant : 0 m Marge latérale : 0 m Marge arrière : 0 m	Minimum 2 étages ou 14 m Malgré la hauteur maximale permise, 15 % de la projection au sol d'une construction comprise dans la zone et longeant l'avenue Germain-des-Prés, le boulevard Laurier ou l'axe Robert-Bourassa peut atteindre 52 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 50 % Note 9 – stationnement couvert – 90% Affichage – commercial Stationnement - Axe structurant A	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire - article 895

30

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
CDSu_L4	Commerce de détail et services	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 C3 C4 C10 C11 C20 C21 P3 2 000 m^2/établissement P5 2, 2+ I2 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse. - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 27 m. Recul à l'axe Laurier – construction souterraine profondeur minimale de 2,5 m – 20 m. Recul axe – Hochelaga : 20 m Marge avant : 0 m Marge latérale : 0 m Marge arrière : 0 m	Minimum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90% Affichage – commercial Stationnement - Axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire - article 895
CDSu_L5	Commerce de détail et services	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 C3 C4 C10 C11 C20 C21 P3 750 m^2/établissement P5 2, 2+ I2 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 27 m Recul axe – Hochelaga : 20 m Marge avant : 0 m Marge latérale : 0 m Marge arrière : 0 m	Minimum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – commercial Stationnement - Axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire - article 895
M_L7	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 max. 750 m^2/établissement C10 C11 C20 S, R, 2 C21 S, R, 2 P1 S, R, 2 P3 S, R, 2 P5 S, R, 2 I2 S, R, 2, R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse. - Une partie du sous-sol, du rez-de-chaussée et du 2e étage d'un bâtiment qui donne sur la façade autre que la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de dix mètres. Malgré cela, un usage de la classe Commerce d'hébergement touristique peut occuper la totalité du bâtiment. - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe le boulevard Laurier; la façade du bâtiment qui longe la rue Lavigerie est aussi considérée comme une façade principale Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool Usage spécifiquement exclus : - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m^2	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 22 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine profondeur minimale de 2,5 m – 20 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages Maximum 10 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° - aire R_L5	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 75 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Axe structurant A	Note 1 B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856 Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875 Note 1–E : Agrandissement autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment – article 880

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affecta-tion	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
M_L8	Commerce de détail et services	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 max. 750 m^2/établissement C10 C11 C20 S, R, 2 C21 S, R, 2 P1 S, R, 2 P3 750 m^2/établissement P5 I2 S, R, 2 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse. Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Laurier : 30 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 22 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine profondeur minimale de 2,5 m – 16 m Recul axe – route de l'Église : 25 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages Maximum 10 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 75 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Commercial Stationnement - Axe structurant A	Note 1–A : « Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire - article 895 Note 1-B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856
R_L4	Résidentiel	H1: - Isolé : 4 à 50 logements - Jumelé : 4 à 25 logements - Rangée : 4 à 12 logements, maximum 4 unités /rangée H2 P6 R1	Usages spécifiquement exclu - Un centre d'hébergement et de soins de longue durée accueillant plus de 65 personnes	Recul axe – route de l'Église : 16 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Axe structurant A	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1 D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
R_L5	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 2 logements, - Jumelé : 1 logement R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 7,5 m Aire verte : 20 %	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Type général Stationnement - général	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
PIC_L1	Public, institutionnel et communautaire	H3 C1 P6 P7 I1 R1	--	Recul axe – Laurier : 32 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 29 m	Minimum 3 étages Maximum 6 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° – axe de la rue Jean-Brillant	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Public ou récréatif Stationnement - Axe structurant A	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
M_L9	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C2 R maximum 200 m^2 R1	- Une partie du rez-de-chaussée d'un bâtiment qui donne sur une façade autre que la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de 10 mètres - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe le boulevard Laurier Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – Laurier : 32 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m2/log Superficie minimale d'un lot : 10 000 m^2	Minimum 4 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° - aire R_L7	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 85 % Note 8 - stationnement intérieur - 100 % Affichage – Mixte Stationnement - Axe structurant A	--
CDSu_L6	Commerce de détail et services	C1 C2 S, R C20 S, R P3 P5 R1	Usage spécifiquement exclu : - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m^2	Recul axe – Laurier : 32 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 7,5 m Marge arrière : 9 m	Minimum 4 étages Maximum 10 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Commercial Stationnement - Axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
M_L10	Mixte	H1 i, j, r C1 C2 S, R C20 S, R P3 750 m^2/établissement R1		Recul axe – Laurier : 32 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Commercial Stationnement - Axe structurant A	--
R_L11	Résidentiel	H1 i, j, r R1	Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – Laurier : 32 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Maximum 3 étages Malgré la hauteur maximale prescrite, 50 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 16 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Commercial Stationnement - Axe structurant A	--
R_L7	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 2 logements - Jumelé : 1 à 1 logement R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 7,5 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Type général Stationnement - général	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
R_L8	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 logement - 1 logement supplémentaire associé à un logement R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 7,5 m Aire verte : 30 %	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 - Stationnement prohibé en façade Affichage : général Stationnement - Axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
R_L9	Résidentiel	H1 Isolé : 1 à 4 logements R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m Aire verte : 30 %	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage : général Stationnement - Général	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878
R_L10	Résidentiel	H1 Isolé : 1 logement, avec logement supplémentaire associé R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 6,5 m Aire verte : 30 %	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage : Général Stationnement - Général	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878
PIC_L2	Public, institutionnel et communautaire	H1 - Isolé : 4 à 8 logements - Jumelé : 2 à 4 logements - Rangée : 2 à 2 logements P2 R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 %	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement – Axe structurant A	Note 1–A - Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
M_L12	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C2 R maximum 200 m^2 R1	- Une partie du rez-de-chaussée d'un bâtiment qui donne sur une façade autre que la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de 10 mètres - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe le boulevard Laurier <u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – Laurier : 32 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m2/log Superficie minimale d'un lot : 10 000 m^2	Minimum 4 étages Note 5 -Angle d'éloignement 35° - aire R_L7	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 85 % Note 8 - stationnement intérieur - 100 % Affichage – Mixte Stationnement - Axe structurant A	
SECTEUR MIXTE DE L'ÉGLISE – DE ROCHEBELLE							
PIC_ER1	Public, institutionnel et communautaire	C1 C3 P1 P3 R1 R2		Recul axe – route de l'Église : 25 m Recul axe - Hochelaga : 20 m Recul axe – Henri IV : 40 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 12 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895

42

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
R_ER1	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1 R2	Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie - Une partie du rez-de-chaussée d'un bâtiment dont la façade principale donne sur le boulevard Hochelaga peut être occupée, sur une profondeur maximale de 50 m, par un usage du groupe C2 ou du groupe C20.	Recul axe - Hochelaga : 20 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
PEV_ER1	Parc et espace vert	R1 R2	--	--	Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
CDSu_ER1	Commerce de détail et services	C1 C3 P1 P3 2 000 m^2/établissement P8 R1	Usage associé : - Salle de réception associée à une salle de spectacle	Recul axe – route de l'Église : 25 m Recul axe - Hochelaga : 20 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 12 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 15 %		Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
CDSu_ER2	Commerce de détail et services	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 C2 S, R C3 S, R C20 S, R P1 S, R P3 2 000 m^2/établissement P5 I2 S, R R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant	Recul axe – route de l'Église : 25 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 12 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m2/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Commercial Stationnement – axe structurant A	--
M_ER1	Mixte	H1 i, j, r C2 S, R C3 S, R maximum 750m^2 C20 S, R I2 S, R R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie - Marché public permanent - Marché public saisonnier	Recul axe – route de l'Église : 25 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain ou intérieur – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
PEV_ER2	Parc et espace vert	C3 P1 R1			Minimum 2 étages Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
CDSu_ER3	Commerce de détail et services	C2 C20 R1	Usage spécifiquement autorisé : - un service de transport de passagers ou de marchandises - un centre de service de messagerie - Une gare d'autocar Usage associé : - Un bar associé à un restaurant	Recul axe – Quatre-Bourgeois : 22.5 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 1,8 m Marge arrière : 9 m	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
CDSu_ER4	Commerce de détail et services	H1 i, j, r C1 C2 C3 C20 P3 750 m²/établissement P5 I2 R1		Recul axe – Quatre-Bourgeois : 22.5 m Recul axe - Henri IV : 40 m Recul axe – route de l'Église : 16 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 9 m	Minimum 2 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 70 % Affichage – Commercial Stationnement – axe structurant A	--
PEV_ER3	Parc et espace vert	C2 S, R C3 C20 S, R R1 R2 R3	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> - Marché public permanent - Marché public saisonnier - Marché aux puces temporaire <u>Usage associé :</u> - Un restaurant est associé à un usage du groupe C3 - Un bar est associé à un usage du groupe C3 - Une aire de stationnement est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation	Recul axe – Quatre-Bourgeois : 22,5m Recul axe - Henri IV : 40 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 9 m	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
M_ER2	Mixte	H1 2, 2+, i H2 i C1 C2 S, R, 1+ C3 S, R, 1+ C20 S, R, 1+ P3 750 m²/établissement P5 I2 S, R, 1+ R1	<u>Usage associé</u> : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant	Recul axe – route de l'Église : 16 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 7,5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages Maximum 10 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire Note 1–B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856
M_ER3	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R C2 S, R, 1+ C3 S, R 750 m² max/établissement C20 S, R, 1+ C21 S, R, 1+ P5 S, R I2 S, R R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse <u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – route de l'Église : 16 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log Superficie minimale d'un lot : 2500 m²	Minimum 4 étages Maximum 8 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note – B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856 Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875 Note 1–E : Agrandissement autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment – article 880

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
M_ER4	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R C2 S, R C3 S, R 750 m² max/établissement C20 S, R P5 S, R I2 S, R R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Une partie du sous-sol et du rez-de-chaussée d'un bâtiment qui donne sur une façade opposée à la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de 10 m - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe la route de l'Église. La façade opposée est celle qui longe la rue Mainguy Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – route de l'Église : 16 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log Superficie minimale d'un lot : 3200 m²	Minimum 4 étages Maximum 6 étages Note 5 -Angle d'éloignement 40° - aire R_SD20	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note 1–B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856 Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875 Note 1–E : Agrandissement autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment – article 880
M_ER5	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 C2 S, R C3 S, R 750 m² max/établissement C20 S, R P3 750 m² max/établissement P5 I2 S, R R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Une partie du sous-sol et du rez-de-chaussée d'un bâtiment qui donne sur une façade opposée à la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de 10 m - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe la route de l'Église. Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant	Recul axe – route de l'Église : 16 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log Superficie minimale d'un lot : 2000 m²	Minimum 4 étages Maximum 8 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° - aire R_SD3	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note 1–B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856 Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875 Note 1–E : Agrandissement autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment – article 880
M_ER6	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 C2 S, R, 1+ C3 S, R, 1+ 750 m² max/établissement C20 S, R, 1+ C21 S, R, 1+ P3 750 m² max/établissement P5 S, R I2 S, R R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Une partie du sous-sol, du rez-de-chaussée ou du 2e étage d'un bâtiment qui donne sur une façade opposée à la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de 10 m. - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe la route de l'Église. La façade opposée est celle qui longe la rue Mainguy	Recul axe – route de l'Église : 16 m Recul axe - Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log Superficie minimale d'un lot : 2000 m²	Minimum 4 étages Note 5 -Angle d'éloignement 65° - aires R_SD2 et M_SD2	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note 1–B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856 Note – C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875 Note – E : Agrandissement autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment – article 880

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
M_ER7	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R C2 S, R C20 S, R P5 S, R I2 S, R R1	<u>Usage associé :</u> - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant <u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – route de l'Église : 16 m Recul axe - Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 70 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note 1 – A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire
SECTEUR RÉSIDENTIEL SAINT-DENYS							
M_SD1	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C2 R 200 m^2 max/établissement C20 R 200 m^2 max/établissement R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe - Hochelaga : 20 m Marge avant : 4 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note – F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
M_SD2	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r C2 S, R, 2 C20 S, R P5 S, R, 2 I2 S, R, 2 R1	<u>Usage associé :</u> - Un bar associé à un restaurant	Recul axe - Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 3,5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 70 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affecta-tion	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_SD1	Résidentiel	H1 - Isolé : 8 à 16 logements - Jumelé : 4 à 8 logements - Rangée : 2 à 4 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 50 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1– F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
R_SD2	Résidentiel	H1 - Isolé : 4 à 40 logements - Jumelé : 4 à 20 logements - Rangée : 2 à 8 logements, maximum 4 unités /rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages Maximum 6 étages Malgré la hauteur maximale prescrite, 40 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 30 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	- -
R_SD3	Résidentiel	H1 - Isolé : 8 à 16 logements - Jumelé : 4 à 8 logements - Rangée : 2 à 4 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 50 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1

47

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affecta-tion	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_SD4	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 3 logements - Jumelé : 1 à 3 logements - Rangée : 1 à 2 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
R_SD5	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 2 logements - Jumelé : 1 logement R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
R_SD6	Résidentiel	H1 - Isolé : 2 à 3 logements - Jumelé : 2 à 3 logements - Rangée : 1 à 3 logements, maximum 6 unités/rangée - R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m2/log	Minimum 2 étages Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
R_SD7	Résidentiel	H1 - Isolé : 8 à 16 logements - Jumelé : 4 à 8 logements - Rangée : 2 à 4 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 50 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affecta-tion	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
R_SD8	Résidentiel	H1 - Isolé : 4 à 8 logements - Jumelé : 2 à 4 logements - Rangée : 2 à 4 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
M_SD3	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C2 R C3 R maximum 750 m^2 C20 R R1	Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Marge avant : 6 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
M_SD4	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 C2 S, R C3 C20 S, R P3 750 m^2/établissement I2 S, R R1	Usage spécifiquement autorisé : - un manège militaire	Marge avant : 6 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 3 – Écran végétal – stationnement de plus de 5 cases Note 6 – Stationnement prohibé en façade Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
M_SD5	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C2 R 200 m^2 max / établissement C20 R 200 m^2 max / établissement R1	Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Marge avant : 6 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages Maximum 6 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° - aire RSD_10	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875
R_SD9	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages Maximum 6 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° - aire RSD_6 et RSD_10	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affecta-tion	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
R_SD10	Résidentiel	H1 - Isolé : 3 à 6 logements - Jumelé : 2 à 3 logements - Rangée : 1 à 3 logements, maximum 6 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875
CN_SD1	Conservation naturelle	R4	--	--	--	Note 2 – Arbres milieu urbain Stationnement - Axe structurant A Affichage – Public ou récréatif	--
PEV_SD1	Parc et espace vert	R1 R2	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m	Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
PIC_SD1	Public, institutionnel et communautaire	C1 P3 I1 R1	Usage spécifiquement exclu : - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m^2	Marge axe – Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m	Minimum 2 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 7 – stationnement souterrain – 80 % Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
PIC_SD2	Public, institutionnel et communautaire	C3 P3 P7 I1 R1	Usage spécifiquement exclu : - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000m^2	Marge avant : 9 m Marge latérale : 15 m Marge arrière : 15 m	--	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
R_SD11	Résidentiel	H1 - Isolé : 10 à 60 logements - Jumelé : 10 à 30 logements - Rangée : 1 à 3 logements, maximum 12 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 70 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--

50

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
R_SD12	Résidentiel	H1 - Isolé : 4 à 16 logements - Jumelé : 2 à 8 logements - Rangée : 2 à 4 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log Superficie minimale d'un lot : 1200 m^2	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 50 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
R_SD13	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 2 logements - Jumelé : 1 à 1 logements R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 7,5 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
R_SD14	Résidentiel	H1 - Isolé : 2 à 2 logements - Jumelé : 1 à 2 logements - Rangée : 1 à 1 logement, maximum 6 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
PIC_SD3	Public, institutionnel et communautaire	P3 C3 R1 R2		Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
PIC_SD4	Public, institutionnel et communautaire	H1 i, j, r H2 i, j, r P1 P2 P6 R1	<u>Usage spécifiquement exclu</u> : - Un centre d'hébergement et de soins de longue durée accueillant plus de 65 personnes	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
R_SD15	Résidentiel	H1 - Isolé : 2 à 3 logements - Jumelé : 2 à 3 logements - Rangée : 1 à 3 logements, maximum 6 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 %	Minimum 2 étages Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
R_SD16	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--

51

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affecta-tion	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
R_SD17	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 7,5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
M_SD6	Mixte	H1 i, j, r H2 i, j, r C2 R C20 R R1	--	Marge axe – Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
M_SD7	Mixte	H1 i, j, r H2 i, j, r C2 R C20 R R1	- Une partie du rez-de-chaussée d'un bâtiment qui donne sur la façade principale peut être occupée par un usage de la classe Commerce de consommation et de services ou Commerce de restauration et débit d'alcool autorisé dans la zone. Auquel cas toutefois, la partie du rez-de-chaussée du bâtiment qui donne sur la façade opposée à la façade principale doit, sur une profondeur minimale de 10 m, être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. - La façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe le chemin des Quatre-Bourgeois	Marge axe – Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 7,5 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages Malgré la hauteur maximale permise, 20 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut, du côté le plus éloigné du lot 2 171 980, atteindre une hauteur de 48 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
R_SD18	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r C2 R maximum 200m^2 R1	--	Marge axe – Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 70 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
R_SD19	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r C2 R maximum 200m^2 R1	--	Marge axe – Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 30 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 70 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--

52

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affecta-tion	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_SD20	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 3 logements - Jumelé : 1 à 3 logements - Rangée : 1 à 2 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 7,5 m Aire verte : 30 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
R_SD21	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 3 logements - Jumelé : 1 à 3 logements - Rangée : 1 à 2 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
SECTEUR DE RECHERCHE ROBERT-BOURASSA							
PEV_RB1	Parc et espace vert	P3 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : - Un jardin botanique	--	Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
PIC_RB1	Public, institutionnel et communautaire	C1 C2 S, R P3 P4 P5 I1 R1	--	Marge axe – Robert-Bourassa : 20 m Marge axe – Hochelaga : 20 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 80 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
PIC_RB2	Public, institutionnel et communautaire	C1 C2 S, R P3 P4 P5 I1 R1	--	Marge axe – Quatre-Bourgeois– 22,5 m Marge axe – Robert-Bourassa – 20 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 80 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
M_RB1	Commerce de détail et services	H1 I, j, r H2 C1 S, R C2 S, R C3 S, R C20 S, R P3 S, R 750m^2/établissement P5 S, R I2 S, R R1	<u>Usage associé :</u> - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant	Marge axe – Quatre-bourgeois – 22,5 m Marge Axe – Sainte-Foy – 16 m Marge axe – Robert-Bourassa – 20 m Marge avant : 8 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 80 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
PIC_RB3	Public, institutionnel et communautaire	C1 C2 S, R C10 P3 P4 P5 I1 R1	--	Marge axe – Quatre-Bourgeois– 22,5 m Marge axe – Robert-Bourassa – 20 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 80 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
PIC_RB4	Public, institutionnel et communautaire	C1 C2 S, R P3 P4 P5 I1 R1	--	Marge axe – Robert-Bourassa : 20 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 80 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
PIC_RB5	Public, institutionnel et communautaire	H2 C2 S, R C11 P3 P4 R1	--	Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
CN_RB1	Conservation naturelle	R1 R4	--	--	--	Note 2 – Arbres milieu urbain. Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--

Légende des abréviations du Tableau 1

Typologie des groupes d'usages :

H1 : Logement
H2 : Habitation avec services communautaires
H3 : Maison de pension
C1 : Services administratifs
C2 : Vente au détail et services
C3 : Lieu de rassemblement
C4 : Salle de jeux mécaniques ou électroniques
C10 : Établissement hôtelier
C11 : Résidence de tourisme
C20 : Restaurant
C21 : Débit d'alcool
C31 : Poste d'essence
P1 : Équipement culturel et patrimonial
P2 : Équipement religieux
I1 : Industrie de haute technologie
I2 : Industrie artisanale d'au plus 200 m^2
P3 : Établissement d'éducation et de formation
P4 : Établissement d'éducation post-secondaire
P5 : Établissement de santé sans hébergement
P6 : Établissement de santé avec hébergement
P7 : Établissement majeur de santé
P8 : Équipement de sécurité publique
R1 : Parc
R2 : Équipement extérieur de proximité
R3 : Équipement récréatif extérieur régional
R4 : Parc de conservation naturelle
i : L'usage est autorisé dans un bâtiment isolé
j : L'usage est autorisé dans un bâtiment jumelé
r : L'usage est autorisé dans un bâtiment en rangée

Localisation des usages :

S : l'usage est autorisé au sous-sol

R : l'usage est autorisé: 1) au rez-de-chaussée 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier 3) au sous-sol pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès au sous-sol se fasse de l'intérieur;

1+ : l'usage est autorisé à l'étage situé immédiatement au-dessus du rez-de-chaussée pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès à cet étage se fasse uniquement à partir de l'intérieur de l'établissement

2 : l'usage est autorisé au 2e étage;

2+ : l'usage est autorisé aux étages situés au-dessus du 2e étage.

3 : l'usage est autorisé au 3e étage

Usage associé :

- Un bar associé à un restaurant – article 221
- Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant – article 225
- Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool – article 223
- Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool – article 224
- Un restaurant associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement – article 210
- Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement – article 212
- Une salle de réception associée à une salle de spectacle – article 215
- Une aire de stationnement est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation – article 197

Disposition particulière :

- Période d'exploitation d'un café-terrasse – article 46

  Les opérations reliées à l'exercice d'un usage de la classe Commerce de restauration et de débit d'alcool, autres que l'entreposage extérieur et le stationnement de véhicules automobiles, relativement au service et à la consommation d'aliments ou de boisson alcoolisée peuvent être tenues à l'extérieur du 15 novembre d'une année au 15 mars de l'année suivante.

- Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon – article 545
- Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale - article 547
- Affichage – article 760
- Stationnement - article 590

Droits acquis :

Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895

Un bâtiment principal dérogatoire protégé qui est détruit, devenu dangereux ou qui a perdu au moins 50 % de sa valeur suite à une cause hors du contrôle du propriétaire, est reconstruit ou réparé dans sa même forme et à son même emplacement ou à un emplacement conforme aux conditions suivantes :

1° le déplacement s'effectue sur le lot sur lequel le bâtiment principal est implanté;

2° le déplacement a pour effet de rendre le bâtiment conforme aux normes en vigueur;

3° le déplacement n'entraîne aucune dérogation supplémentaire.

Note 1–B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856

Un usage dérogatoire protégé exercé dans un bâtiment peut être remplacé par un usage dérogatoire du même groupe ou d'un groupe qui a un degré d'incidence égal ou inférieur, tel que déterminé à l'article 856 du Règlement RVQ1400, pourvu que cet usage remplaçant puisse y être exercé en regard de la dominante de la zone dans laquelle le bâtiment est situé.

Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875

La superficie de plancher d'un usage dérogatoire protégé, autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus 3 logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool, peut être agrandie, sous réserve du respect des normes fixées à l'article 875 du Règlement RVQ 1400.

Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878

La superficie de plancher d'un usage dérogatoire protégé du groupe H1 logement d'au plus 3 logements peut être agrandie pourvu que l'agrandissement n'excède pas une superficie de plancher maximale spécifiée à l'article 878 du Règlement RVQ 1400.

Note 1–E : Agrandissement autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment – article 880

L'agrandissement visé à l'article 875 ou 878 du règlement RVQ 1400 se fait uniquement à l'intérieur du bâtiment occupé par l'usage dérogatoire protégé

Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1

Un bâtiment principal dérogatoire protégé dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages peut être agrandi pourvu que l'agrandissement n'excède pas 25 % de la projection au sol de ce bâtiment à la date de l'entrée en vigueur du règlement dont découle la protection par droits acquis.

Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899

Lorsqu'un bâtiment principal dérogatoire protégé est reconstruit ou réparé, l'exercice, à l'intérieur de celui-ci, d'un usage dérogatoire protégé peut être repris. Cette disposition ne s'applique plus si la reconstruction ou la réparation visée n'est pas débutée dans les 12 mois qui suivent la destruction, le moment où le bâtiment est devenu dangereux ou la perte d'au moins 50 % de sa valeur.

Dispositions particulières

Note 2: « Protection des arbres en milieu urbain – article 702»

Au moins un arbre par tranche de 100 mètres carrés doit être maintenu dans une cour latérale ou arrière. L'abattage d'un arbre dans une telle cour est permis sous réserve du respect de cette exigence minimale.

Note 3 : «Écran végétal – stationnement de plus de 5 cases – article 647»

Une aire de stationnement de cinq cases ou plus doit être entourée d'une bande de terrain d'une largeur minimale de cinq mètres aménagée de talus, d'arbres et d'arbustes

Note 4 : « Implantation sous forme de projet d'ensemble – article 415 »

Plusieurs bâtiments principaux peuvent être implantés sur un même lot avec un usage commun d'une aire de stationnement, de bâtiments accessoires, de services ou d'équipements et tous les usages autorisés dans la zone peuvent être exercés.

Note 5 : « Angle d'éloignement – article 331.0.1 »

Toute partie d'un bâtiment implanté dans cette aire d'affectation détaillée doit être confinée à l'intérieur de l'angle d'éloignement de (inscrire ici l'angle en degré) degrés formé par la rencontre du plan horizontal déterminé par le niveau du terrain à la limite de l'aire d'affectation détaillée (inscrire ici le nom de l'aire d'affectations détaillée) et d'un plan oblique. Cet angle s'applique sur toute la longueur des limites de l'aire d'affectation qui coïncide avec les limites de l'aire d'affectation voisine visée.

Note 6 °« Stationnement prohibé en façade – article 633»

L'aménagement d'une aire de stationnement devant une façade principale d'un bâtiment principal est prohibé. Une allée de courtoisie ne fait pas partie d'une aire de stationnement.

Note 7° « Pourcentage minimal de stationnement souterrain – article 586»

Le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être souterrain est de (inscrire ici le pourcentage)%.

Note 8° « Pourcentage minimal de stationnement intérieur – article 585»

Le stationnement doit être situé à l'intérieur à au moins (inscrire ici le pourcentage) %.

Note 9 « Pourcentage minimal de stationnement couvert – article 582 »

Le stationnement doit être couvert à au moins (inscrire ici le pourcentage) %.

Les numéros auxquels réfèrent les notes correspondent aux numéros d'articles correspondants du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme R.V.Q.1400.

Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain

4.1.2. Contrôle architectural de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec

Adopté en 2005, le Plan directeur d'aménagement et de développement souligne l'importance qu'accorde la Ville de Québec à la qualité de l'architecture sur son territoire et précise qu'une attention supplémentaire doit être portée à la qualité des interventions dans les secteurs présentant un intérêt particulier. C'est ainsi qu'il recommandait de mettre à profit les mécanismes, outils et organismes de contrôle dont dispose la Ville en matière d'architecture, dont la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ). Créée en 1928, la CUCQ est un organisme voué à l'embellissement urbain qui exerce les pouvoirs de la municipalité en regard du contrôle architectural, de la symétrie des constructions, de l'aménagement, du lotissement et de l'affichage. Elle se consacre d'abord à la protection et à la mise en valeur des secteurs de la ville présentant un intérêt patrimonial, mais le PDAD a recommandé d'élargir son champ d'intervention aux territoires présentant une visibilité accrue ou une envergure supra-locale, comme le centre-ville, les centres majeurs d'activités et le parcours d'accueil à la capitale. Une large part du plateau centre de Sainte-Foy fait ainsi partie des territoires visés par cette recommandation. Le rayonnement de ses activités à l'échelle régionale, son rôle d'entrée de ville et le fait qu'il constitue la principale destination quotidienne au sein de la ville sont autant de facteurs qui justifient que l'architecture y soit tout particulièrement exemplaire.

Par ce PPU, la Ville affirme le rôle de premier plan que doit jouer la Commission dans la qualité des interventions au sein du plateau centre de Sainte-Foy. C'est ainsi que dès l'entrée en vigueur du PPU, le Règlement R.V.Q.1324 de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec sera ajusté de façon à assurer l'encadrement architectural souhaité pour ce territoire. D'une part, les limites du territoire sous la juridiction de la commission y seront précisées. Comme illustré à la figure 31, le territoire assujetti au contrôle de la Commission inclut la majeure partie du secteur des ponts, du secteur régional Laurier et du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle, à l'exception de l'Aquarium et des zones résidentielles de faible densité existantes. Dans le secteur Saint-Denys, il couvre les abords du chemin des Quatre-Bourgeois ainsi que les principaux sites susceptibles d'être requalifiés ou développés à des fins résidentielles de moyenne et haute densité.

Figure 31 : Carte du territoire d'application de la Commission d'urbanisme

D'autre part, afin d'orienter les recommandations de la Commission, le Règlement R.V.Q. 1324 sera modifié de façon à intégrer les règles d'intervention générales et spécifiques identifiées au PPU. Les règles devant être prise en compte sont :

- les orientations et les objectifs d'aménagement et de développement identifiés à la section 3.2
- les stratégies de consolidation, de développement et de mise en valeur par secteur, présentées à la section 4.3
- les critères particuliers d'encadrement architectural présentés ci-dessous.

Gabarit et volumétrie

- Maintenir des composantes à l'échelle humaine en front des rues et le confort climatique dans le cas des édifices de plus forte stature (10 étages et plus). Par exemple :
  - Préférer – lorsque compatible avec le parti architectural – une implantation en retrait des étages supérieurs de façon à maintenir un basilaire à l'échelle humaine (±4 étages);
  - Considérer la possibilité d'inclure des éléments en saillie comme des marquises pour marquer la présence d'un basilaire commercial;
- Éviter les disparités d'échelle marquées par rapport au milieu construit en prévoyant des modulations volumétriques appropriées;
- Lorsqu'une hauteur supérieure à la hauteur maximale permise est autorisée pour une proportion d'un bâtiment, localiser la sur-hauteur de façon à permettre une transition adéquate avec des sites voisins sur lesquels sont ou pourraient être érigés des constructions de plus forte sature. Les aires suivantes sont visées :
  - M_L4 : concentrer la sur-hauteur le long de la rue Jules-Dallaire ainsi que de la route de l'Église, et de l'avenue Germain-des-Prés; respecter la hauteur maximale en front du boulevard Hochelaga;
  - R_SD2 : concentrer la sur-hauteur à proximité du bâtiment existant de 10 étages;
  - M_SD7 : concentrer la sur-hauteur dans la portion est de l'aire d'affectation;
  - CDSu_L3 : concentrer la sur-hauteur le long de l'avenue Germain-des-Prés, du boulevard Laurier et de l'axe Robert-Bourassa; respecter la hauteur maximale en front du boulevard Hochelaga;
- Minimiser l'effet de masse des édifices de forte stature en privilégiant un profil plus élancé et la transparence des étages supérieurs.

Confort climatique et ensoleillement

- Dans la conception volumétrique, porter une attention particulière à l'impact microclimatique des bâtiments de façon à minimiser les corridors de vents ou les effets éoliens et à maximiser l'ensoleillement du domaine public;
- Dans la conception volumétrique, porter attention à l'impact des volumes de haute stature – autant en ce qui à trait à leur implantation qu'à leur orientation - sur l'ensoleillement des propriétés voisines, qu'elles soient vacantes, construites ou vouées à être redéveloppées.

Implantation et aménagement

- Privilégier une implantation des bâtiments le plus près de la rue de façon à en maximiser l'encadrement;
- Privilégier une implantation des bâtiments minimisant les espaces non construits entre les constructions, de façon à maximiser l'encadrement de la rue;
- Lorsque des commerces et services occupent le rez-de-chaussée d'un bâtiment, notamment le long de la route de l'Église et du boulevard Laurier, prévoir un traitement de la cour avant à caractère urbain en continuité avec le trottoir, de façon à permettre la libre circulation des piétons d'un commerce à l'autre. Éviter les parterres gazonnés typiquement suburbain;
- Maintenir et accentuer le caractère urbain du plateau centre de Sainte-Foy et des grandes artères en favorisant des modes d'implantation et des aménagements qui privilégient les piétons et les cyclistes et atténuent la présence et l'impact des automobiles de même que des aires de circulation et de stationnement;
- Entourer toute aire de stationnement de plus de cinq cases de surface perceptible à partir d'une rue d'une bande de terrain aménagée composé de talus, d'arbres et d'arbustes ou de murs-écrans architecturaux;
- Dissimuler par un écran ou un aménagement paysager intégré tout élément de mécanique installé au sol pour en minimiser l'impact visuel.

Architecture, animation de la rue et interface avec les milieux de vie

- Préférer une conception architecturale basée sur des préoccupations de l'architecture durable, surtout en ce qui concerne la performance environnementale et le rendement économique du bâtiment;
- Préférer l'utilisation de matériaux durables et un langage novateur et moderne, mais aussi pérenne; éviter les modes passagères et promouvoir l'excellence en architecture;
- Utiliser avec circonspection les effets de mise en lumière afin de mettre en valeur les qualités architecturales du bâtiment;
- Le long des artères, maximiser l'ouverture des façades commerciales sur la voie publique. Prévoir des vitrines permettant un lien visuel direct entre le commerce et la voie publique, des accès directs aux commerces à partir des trottoirs et l'extension des activités commerciales vers l'extérieur (Ex : terrasses, tables, bancs);
- Pour tout édifice présentant une mixité verticale, favoriser une distinction dans le traitement des étages à vocations différentes tout en préservant une unité d'ensemble dans la composition architecturale;
- Dans le cas d'un stationnement intérieur, y adosser des locaux occupés par l'un des usages autorisés dans l'aire d'affectation visée, ceux-ci étant en relation directe avec la rue : aucune face d'un stationnement étagé ne peut longer directement une rue;
- Intégrer au bâtiment tout élément de mécanique ou, lorsque sur un toit, le dissimuler derrière un écran architectural;
- Localiser une aire de service, comme un débarcadère, à un endroit où sa visibilité est faible. Sinon, prévoir une aire de service fermée ou située à l'intérieur du bâtiment et localiser l'accès à cette aire en retrait par rapport à la rue;
- Lorsque des usages commerciaux ou publics sont autorisés sur un lot transversal bordé d'une artère et d'une rue parallèle en front de laquelle aucune interface résidentielle n'est exigée, porter une attention particulière au traitement de la façade donnant sur la rue parallèle afin d'éviter le caractère d'une voie de service.

Affichage

- Assurer une intégration optimale de l'affichage à la composition architecturale des façades;
- Dans le cas d'un édifice à occupants multiples, harmoniser et assurer la cohérence de leur affichage respectif.

Les règles d'intervention énoncées au PPU ne sont pas exhaustives et tout autre critère soutenant la mise en œuvre de sa vision d'avenir peut être inscrit au règlement de la Commission.

4.2. L'ossature des déplacements

Développement urbain et déplacements sont indissociables. Pour tendre vers le développement durable d'un territoire donné, il faut nécessairement promouvoir une façon durable de s'y déplacer et de s'y rendre. Comme mentionné précédemment, le plateau centre de Sainte-Foy recèle encore un potentiel majeur de densification, mais son réseau routier est en voie d'atteindre sa capacité maximale, de sorte que sans changement notable dans la façon de s'y déplacer, son développement futur pourrait être compromis.

Comme préconisé tant dans le Plan de mobilité durable (PMD) que dans le présent PPU, il devient primordial de faire un virage marqué vers une mobilité durable au sein du plateau centre de Sainte-Foy. Celle-ci se définit ainsi :

La mobilité durable, appliquée à un contexte urbain et au déplacement des personnes, se définit comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer :

- *de façon sécuritaire, efficace et confortable;*
- *par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.*

Le plateau centre de Sainte-Foy – l'un des principaux pôles de la ville – est tout particulièrement concerné par l'application des orientations du PMD qui vise à faire de Québec une ville moderne, attrayante, vivante et respectueuse de son environnement.

Le Plan de mobilité durable fonde sa stratégie d'intervention sur les orientations suivantes :

- *Assurer le développement et le redéveloppement à l'intérieur du périmètre urbanisé.*
- *Privilégier une plus grande mixité (résidences, bureaux, commerces, industries légères) dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importants.*
- *Structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public.*
- *Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile.*
- *Favoriser une utilisation efficace de chacun des modes de transport des marchandises en fonction de la portion de trajet pour laquelle il est le mieux adapté.*
- *Mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre de stratégies de mobilité durable.*

A. <u>Les déplacements automobiles, la trame de rues et le stationnement</u>

Le réseau routier du plateau centre de Sainte-Foy est majoritairement développé. L'enjeu principal consiste à maintenir la capacité de son réseau artériel, tout en accordant une place beaucoup plus marquée aux déplacements actifs et en commun. Les principaux changements à prévoir dans l'organisation du réseau routier sont concentrés dans le secteur des ponts où la reconfiguration des voies autoroutières entraînera des transformations sur le réseau municipal attenant. Pour l'essentiel, le MTQ et ses partenaires – dont la Ville – préconisent la transformation en boulevard urbain du tronçon des voies rapides comprises entre le pont de Québec et le boulevard Laurier et la confirmation du caractère autoroutier de l'autoroute Henri-IV. Une connexion du chemin Saint-Louis à ce boulevard est à prévoir, de même qu'une reconfiguration de l'avenue des Hôtels et un bouclage de rues nécessaire au développement présentant un tel potentiel. Ces bouclages devront empêcher toute forme de transit dans le quartier Saint-Louis autre que dans les axes voués à cette fin.

Accessoirement, pour permettre le développement de certains sites stratégiques encore non valorisés, il faudra parachever la trame de rues locales et procéder au bouclage de certaines rues en prenant soin d'éviter toute ouverture au transit, notamment en concentrant la circulation sur les collectrices. Les principaux secteurs visés sont :

- le cœur du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle où quelques rues seront aménagées ou prolongées;
- les propriétés du ministère de la Défense nationale où la trame de rues sera adaptée pour supporter un redéveloppement;
- quelques rues attenantes au parc Saint-Denys qui pourraient être bouclées afin d'encadrer ce dernier et de permettre quelques insertions;
- les terrains vacants de l'Université Laval, dans la portion nord-est du secteur résidentiel Saint-Denys, où quelques rues pourront être aménagées ou prolongées pour permettre un développement à des fins résidentielles.

Enfin, dans les milieux développés, la Ville s'efforcera de concentrer le transit dans les artères et les rues collectrices, de façon à éviter son débordement sur le réseau de rues locales. Ces efforts devront, dans certains cas, s'accompagner de mesures appropriées pouvant inclure la fermeture de tronçons de rues dans les zones de transition ou encore la mise en place d'obstacles.

Une réflexion approfondie sur la gestion du stationnement reste à faire. Comme annoncé dans le Plan de mobilité durable, il faudra, au cours des prochaines années, développer « *une politique conséquente en matière de stationnement qui comporte, notamment, une limitation des places exigées par la Ville aux promoteurs d'immeubles commerciaux et*

résidentiels, une tarification qui reflète le coût des déplacements (…) et une incitation des employeurs à accorder des avantages à leurs employés en faveur du transport collectif et actif ». Dans le même élan, le PPU du plateau centre de Sainte-Foy vise à instaurer des mesures pour favoriser le transport en commun et actif. Rendre l'accès au stationnement moins aisé dans les pôles d'activités bien desservis par le transport en commun constitue l'un des moyens d'y arriver.

Déjà, en 2005, la Ville intégrait au PDAD des orientations pour réviser à la baisse ses exigences réglementaires en matière de stationnement. Cela s'est traduit, lors de la révision de la réglementation d'urbanisme en 2009, par une réduction du nombre minimal de cases exigées pour différentes catégories d'usages et fait nouveau, par l'imposition d'un nombre maximal de cases de stationnements pour certains usages, dans certaines parties du territoire. À cette fin, une classification a été réalisée selon quatre différents types de milieu assujettis à leurs normes respectives, le degré de limitation croissant dans l'ordre suivant : Général, Axe structurant B, Axe structurant A et Urbain Dense. À l'exception de certaines rues résidentielles et du secteur des ponts qui ont été assujettis aux normes de type « Général », une bonne part du plateau centre de Sainte-Foy est déjà visée par les normes applicables au type de milieu « Axe structurant A ». Ce premier pas franchi constitue une nette amélioration, mais on peut envisager la possibilité de resserrer encore les exigences à certains endroits.

Dans un premier temps, le PPU propose de maintenir l'application des normes de type « Axe structurant A » dans les secteurs déjà catégorisés comme tels et de généraliser leur application à l'ensemble du secteur résidentiel Saint-Denys. Les terrains à fort potentiel de développement compris dans ce secteur seront ainsi assujettis à des règles plus sévères. Dans un second temps, il y aura lieu d'envisager une révision à la baisse du nombre maximal de cases permises au sein du *secteur multifonctionnel régional Laurier* dans la mesure où celui-ci est très bien desservi par le transport en commun. Il faudra aussi réévaluer la classification du secteur des Ponts, présentement visé par les normes les moins restrictives (type « Général »). Une réflexion applicable à l'ensemble du territoire municipal a été entreprise dans le cadre de la révision du Plan directeur d'aménagement et de développement et il est préférable d'attendre que cet exercice soit complété avant d'introduire des ajustements propres à ces portions du plateau centre de Sainte-Foy.

Figure 32 : Carte des principales interventions routières projetées

Hormis ces quelques interventions routières, qui ne reflètent que des hypothèses de travail qui restent à préciser par des études, le programme particulier d'urbanisme propose surtout des efforts pour bonifier les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun, comme présenté aux points suivants.

B. Les transports actifs - les principaux parcours piétonniers

Même si le réseau de trottoirs du plateau centre de Sainte-Foy est bien développé, ceux-ci sont souvent étroits et attenants à la chaussée, offrant peu de confort aux piétons. C'est notamment le cas du boulevard Laurier, où certains tronçons sont même dépourvus de trottoir. Le PPU recommande de parachever les trottoirs et d'améliorer les aménagements en rive des boulevards Laurier et Hochelaga, de la route de l'Église et de l'axe Robert-Bourassa afin d'améliorer les conditions de marche. Le réaménagement du boulevard Laurier est l'occasion privilégiée de redonner aux piétons la place qui leur revient. À cet endroit, le PPU propose la création d'une vaste promenade en étroite relation avec les centres commerciaux qui, plus que la seule marche, favorisera aussi l'appropriation des lieux par la clientèle et les usagers du transport en commun. Cette promenade pourra se prolonger, sous une forme simplifiée, en rive est de la route de l'Église.

Sur un autre plan, on a vu que la présence de discontinuités dans la trame de rues de certains ensembles résidentiels – notamment au sein du secteur Saint-Denys – affectent aussi les cheminements piétonniers. De ce fait, des équipements publics sont très mal raccordés et certains ensembles résidentiels sont indirectement reliés aux services et aux emplois du secteur régional Laurier. Le PPU propose de parachever les cheminements piétonniers par la création d'axes piétonniers continus et accessibles à l'année, en support des réseaux de trottoirs. L'un des principaux parcours projetés reliera les différents équipements sportifs, récréatifs ou publics compris entre l'avenue De Rochebelle et le PEPS de l'Université Laval.

En outre, il importe de maintenir les efforts pour éviter que les centres commerciaux ne forment une barrière urbaine entre les secteurs résidentiels au nord du boulevard Hochelaga et au sud du boulevard Laurier. La Ville est d'avis que les « servitudes d'accès et de passage public piétonnier » intérieures et extérieures établies en 1996 constituent un outil efficace pour atteindre cet objectif. Le PPU recommande le maintien de ces servitudes et la poursuite des interventions pour améliorer les liens piétonniers entre les trottoirs et les entrées qui donnent accès aux mails des centres commerciaux.

Figure 33 : Carte des déplacements piétonniers

Enfin, on note des conflits fréquents entre les véhicules et les piétons qui traversent les rues séparant les trois centres commerciaux. Le passage de véhicules demeure essentiel au bon fonctionnement des centres commerciaux puisque c'est souvent par ces rues qu'on accède à leurs stationnements et débarcadères. On devra continuer d'accommoder ces usagers. Cependant, en raison de l'achalandage et de la complémentarité des trois centres commerciaux, les déplacements à pied

entre l'un et l'autre demeureront fort importants. À ces endroits, les piétons devraient avoir priorité sur tout autre mode de déplacement. Le PPU recommande donc de procéder à un réaménagement de la rue Bernardin-Morin et des avenues Jean-De Quen et Germain-des-Prés, entre les boulevards Laurier et Hochelaga, de façon à signifier clairement qu'il s'agit de rues à dominance piétonnière. On pourra s'inspirer d'aménagements tels que celui de la rue Saint-Joseph, dans le centre-ville.

C. Les transports actifs - les principaux parcours cyclables

Le réseau cyclable du plateau centre de Sainte-Foy est incomplet et doit être parachevé. Conformément au plan directeur du réseau cyclable (PDRC), les voies cyclables qui desservent le boulevard Hochelaga devront être complétées vers l'ouest et on devra maintenir la fonctionnalité du parcours qui longe le chemin des Quatre-Bourgeois. Le long de la route de l'Église et du boulevard Laurier, où l'on dispose tout juste de l'espace nécessaire pour supporter adéquatement les déplacements à pied, en transport en commun et en automobile, le PPU prévoit plutôt le renforcement de parcours parallèles à ces axes. Dans le cas du boulevard Laurier, ces parcours sont, d'une part celui du boulevard Hochelaga et, d'autre part, celui projeté dans l'axe Grondines/Général-Tremblay/Jean-Brillant/Triquet. La route de l'Église sera pour sa part doublée, du côté est, d'un parcours empruntant l'axe Landry/Mainguy et, du côté ouest, d'un nouveau parcours traversant le secteur mixte de l'Église/De Rochebelle dans l'axe nord-sud.

Au même titre que pour les déplacements piétonniers, les discontinuités dans la trame de rues du secteur Saint-Denys affectent les cheminements cyclables. Celles-ci seront surmontés par la création d'un axe continu empruntant tantôt des rues existantes, tantôt des corridors réservés aux cyclistes et aux piétons. Ce lien cyclable reliera lui aussi les différents équipements sportifs, récréatifs ou publics compris entre l'avenue De Rochebelle et le PEPS de l'Université Laval. Le PPU prévoit l'aménagement d'un parcours cyclable reliant le secteur régional Laurier à l'Aquarium de Québec. Enfin, les parcours projetés devront être reliés aux parcours existants pour soutenir la création d'un réseau efficace et continu.

Figure 34 : Carte des déplacements cyclables

D. Le transport en commun - la consolidation de l'offre

En matière de transport en commun, les principaux objectifs consistent à réduire le temps de déplacement des parcours existants, à bonifier l'offre actuelle et à accroître l'accessibilité au réseau pour l'ensemble de la clientèle. Ceci passe notamment par l'implantation de voies en site propre et par la mise en place de mesures prioritaires pour le transport en commun, tant sur les axes majeurs que dans les rues locales, lorsque possible.

Le PPU soutient la mise en œuvre des différentes interventions projetées par la Ville de Québec, en collaboration avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC). Il est ainsi proposé :

- d'aménager des voies réservées axiales sur le boulevard Laurier qui permettront d'assurer la fiabilité et la performance des parcours d'autobus (RTC et Société de transport de Lévis). La traversée du boulevard Laurier pour les piétons et les usagers du transport en commun devra être optimisée pour favoriser l'accès aux stations de transport en commun.
- de poursuivre les démarches en prévision de la mise en place d'un tramway dans l'axe du boulevard Laurier et du pont de Québec afin d'accroître la capacité du réseau, son efficacité et le confort des usagers. Le tramway devra circuler en site propre dans les deux directions et bénéficier de mesures préférentielles afin d'être le plus efficace et attrayant possible.
- d'implanter un lien de transport en commun entre la Rive-Sud et la Rive-Nord, qui s'avère le principal moyen de diminuer le nombre de véhicules motorisés franchissant les ponts. .
- de soutenir le déploiement des nouveaux express 500 et des mesures qui l'accompagnent. Ces parcours, en provenance de l'autoroute Robert-Bourassa, emprunteront le boulevard Laurier jusqu'à l'avenue Lavigerie, pour ensuite poursuivre leur course sur l'avenue De Rochebelle jusqu'à la gare d'autocar de Sainte-Foy. Un espace d'attente pour les express 500 devra idéalement être aménagé le long de l'avenue de Rochebelle.
- d'adapter le réseau de transport en commun pour assurer la desserte des nouveaux ensembles résidentiels projetés au nord du boulevard Hochelaga.

Enfin, l'intermodalité constituera un enjeu majeur tant à la tête des ponts (gare ferroviaire, liens cyclables, station de tramway, éventuels stationnements incitatifs…) que dans l'axe Laurier, afin de favoriser la mobilité durable dans son ensemble. Il faudra ainsi envisager la création d'un pôle d'échange intermodal, possiblement à la sortie du pont de Québec où une première station devra être localisée.

Figure 35 : Carte des déplacements en transport en commun

4.3. Les stratégies de consolidation, de développement et de mise en valeur par secteur

Le PPU aborde plus en détail les interventions souhaitables pour chacun des cinq secteurs du plateau centre de Sainte-Foy et porte une attention accrue aux sites susceptibles d'être requalifiés ou présentant un potentiel de développement. Pour chaque secteur, une vision d'avenir est présentée et la stratégie de consolidation, de densification et de mise en valeur mise de l'avant se transpose à l'intérieur d'objectifs spécifiques et de pistes d'intervention. Dans chaque cas, ce contenu descriptif est accompagné d'un schéma conceptuel, d'un plan image reflétant la nature du développement qui pourrait prendre place à long terme et d'esquisses d'ambiance. Si elle n'a pour l'instant aucune intention précise à cet égard, la Ville se réserve le droit de procéder aux acquisitions qui pourraient s'avérer nécessaires pour soutenir la mise en œuvre de sa vision d'avenir, notamment dans le cadre de travaux de réaménagement du domaine public.

4.3.1. Le secteur des ponts

Le secteur des ponts englobe l'emprise des échangeurs et des voies d'accès aux ponts ainsi que les terrains situés de part et d'autre de l'avenue des Hôtels jusqu'à la limite ouest du boulevard Laurier. Principalement voué à l'activité hôtelière et touristique, on y trouve des hôtels et des restaurants au nord et en bordure du chemin Saint-Louis ainsi que l'Aquarium du Québec, un équipement récréotouristique majeur situé à l'extrémité sud de l'avenue des Hôtels. Le secteur est axé sur les déplacements automobiles, les parcours cyclables et piétonniers étant discontinus, et la desserte par le transport en commun est limitée. Enfin, des barrières construites et naturelles isolent le secteur.

Le paysage est dominé par les infrastructures autoroutières, routières et de transport d'énergie électrique, les ponts formant les seuls éléments d'intérêt dans l'environnement immédiat de cette principale entrée de Québec en provenance de la rive-sud. En bordure de l'avenue des Hôtels, le passant traverse un environnement peu stimulant, ponctué de rares bâtiments à l'architecture banale et au gabarit insuffisant. Cependant, le secteur recèle un potentiel de développement considérable : il comporte de nombreux terrains vacants ou d'anciennes friches industrielles à requalifier, soit quelque 12 hectares de terrain répartis de part et d'autre du chemin Saint-Louis. On y trouve aussi des boisés d'intérêt concentrés au sud du chemin Saint-Louis : l'un se trouve à même l'Aquarium du Québec et l'autre, localisé au nord de la voie ferrée à même un vaste terrain à redévelopper, marque de façon efficace la limite du quartier Saint-Louis.

La Ville prône une stratégie de requalification soutenant le renforcement de la vocation récréotouristique du secteur, sa consolidation à des fins compatibles ou complémentaires et une meilleure accessibilité. Elle préconise également la valorisation du paysage d'entrée de ville et prenant en compte les projets majeurs de restructuration pilotés par ses partenaires gouvernementaux. La vision d'avenir poursuivie par la Ville, les objectifs spécifiques et les règles d'interventions sous-jacents sont les suivants :

<u>Vision d'avenir :</u>

- Créer une réelle entrée de ville

<u>Objectifs spécifiques et pistes d'intervention</u>

1. Valoriser le secteur des ponts et souligner son rôle d'entrée de ville :
   - Marquer le statut urbain de l'axe du pont de Québec et de l'avenue des Hôtels par le développement des terrains à fort potentiel du secteur et par la qualité de l'aménagement urbain et paysager;
   - Prévoir une hauteur maximale de six étages de part et d'autre de l'axe du chemin Saint-Louis, avec une diminution à quatre étages près des secteurs résidentiels situés à l'est;
   - Prévoir un gabarit maître maximal équivalent à dix étages à l'est et au nord des bretelles d'accès à l'axe du pont de Québec, au nord du chemin Saint-Louis, de façon à maintenir la lisibilité du profil du promontoire et à assurer une gradation des volumes construits jusqu'à un point culminant, sur l'axe Laurier;
     - Assurer une transition adéquate avec le quartier résidentiel voisin en réduisant les hauteurs vers l'est; moduler les volumes afin de limiter la hauteur à quatre étages près des habitations de faible densité;
   - Permettre une pointe de hauteur équivalent à 15 étages au sud du chemin Saint-Louis, de part et d'autre de l'avenue des Hôtels, de façon à profiter d'une dépression dans la topographie.
   - Préserver les zones boisées présentes au sud du chemin Saint-Louis ainsi que sur le site de l'Aquarium du Québec et bonifier le couvert boisé du secteur;
2. Renforcer la vocation récréotouristique et consolider le secteur à d'autres fins :
   - Poursuivre le développement à des fins hôtelières, de même que l'ajout de commerces et de services connexes;
   - Permettre l'ajout d'usages récréotouristiques complémentaires à l'offre actuelle : interprétation, muséologie; divertissement, etc.;
   - Permettre l'introduction d'usages compatibles avec la vocation principale du secteur :

- Autoriser l'habitation, principalement en transition avec le secteur résidentiel voisin;
- Permettre l'introduction d'entreprises œuvrant dans les domaines des hautes technologies;

3. Désenclaver et améliorer l'accès au secteur de l'avenue des Hôtels :
   - Préciser la vocation du pont de Québec et de l'avenue des Hôtels dans le réseau routier; envisager la transformation en boulevard urbain des voies rapides reliant le pont de Québec au boulevard Laurier tout en confirmant le caractère autoroutier de l'axe Henri-IV;
   - Reconfigurer la trame de rues du secteur, incluant l'avenue des Hôtels, de façon à faciliter le développement des sites vacants ou désaffectés du secteur;
   - Prévoir des connexions directes entre l'éventuel boulevard urbain et les futures rues qui desserviront les terrains à développer du secteur, tout en évitant tout lien susceptible de favoriser le transit au cœur du quartier Saint-Louis;
   - Améliorer la desserte du secteur en transport en commun et planifier la mise en place de voies réservées interrives;
   - Bonifier les cheminements piétonniers et cyclables entre le secteur des ponts, le pôle multifonctionnel régional Laurier et les quartiers voisins.
4. Concilier la requalification du secteur et les projets majeurs pilotés par les partenaires de la Ville dont :
   - la restructuration des voies d'accès aux ponts et de l'entrée de la capitale coordonnée par le ministère des Transports;
   - la création d'un parcours d'accueil à la capitale, souhaitée par la Commission de la Capitale nationale du Québec.

Figure 36 : Schéma conceptuel du secteur des ponts

4.3.2. Le secteur multifonctionnel régional Laurier

Le secteur multifonctionnel Laurier est un pôle régional dynamique et prospère, à fort potentiel d'attraction. On y trouve une concentration majeure de commerces, de services, d'emplois et d'institutions qui attirent des travailleurs, des clients et des usagers de l'ensemble de la ville et de la région. Les trois centres commerciaux forment un point de convergence incontournable du secteur. Malgré cette présence marquée de services et d'emplois, on trouve peu d'habitation à l'intérieur et à proximité de ce pôle. Principalement consacré aux activités administratives et commerciales, il présente une faible mixité.

On observe depuis quelques années une tendance à la densification, des projets immobiliers majeurs et de grande stature ayant été construits, mais le pôle compte encore plusieurs constructions dont le gabarit ne convient plus à l'envergure régionale du secteur. À plusieurs endroits, tout particulièrement en rive nord du boulevard Laurier, les stationnements de surface sont omniprésents – longeant directement la voie publique. Ces sites sous-occupés recèlent un immense potentiel de consolidation et de densification que la Ville entend valoriser tout en y accroissant la mixité.

Les artères du pôle, tout particulièrement l'axe Laurier, supportent un flux majeur de circulation aux heures de pointe et leur aménagement laisse peu de place aux piétons et aux cyclistes. Elles sont aussi desservies par de nombreux parcours d'autobus – à haut niveau de service, express et réguliers. Le maintien de la capacité du boulevard Laurier est incontournable, mais la Ville entend accroître de façon notable l'efficacité du transport en commun et redonner aux piétons et aux cyclistes la place qui leur revient par des aménagements adaptés.

De même, la Ville entend bonifier de façon importante la qualité du paysage urbain au sein secteur multifonctionnel Laurier, en repensant globalement l'aménagement du domaine public et en ajoutant des espaces publics propices à la détente, de la végétation aux abords des grandes artères et de l'art public. La bonification du paysage passera aussi par une qualité architecturale accrue. La vision d'avenir poursuivie par la Ville, les objectifs spécifiques et les règles d'interventions sous-jacents sont les suivants :

<u>Vision d'avenir :</u>

- Donner au pôle régional Laurier les qualités d'un réel centre urbain.

<u>Objectifs spécifiques et pistes d'intervention</u>

1. Diversifier les activités, viser un meilleur équilibre entre les fonctions et favoriser une concentration stratégique de certains usages :
   - Localiser les immeubles de bureaux en rive nord de l'axe Laurier, en priorité;
   - Permettre l'hôtellerie de part et d'autre du boulevard Laurier, en priorité à l'ouest de l'avenue de Germain-des-Prés;
   - Favoriser une mixité verticale et horizontale des usages;

- En front des artères, prévoir la présence de commerces et de services au rez-de-chaussée des bâtiments et maximiser leur relation avec la rue;
- Accroître de façon importante la présence résidentielle par l'intégration de logements aux étages :
  - Du côté nord du boulevard Laurier, permettre une mixité de fonctions incluant l'habitation aux étages et n'autoriser que l'habitation au-delà du 17e étage;
  - En rive sud du boulevard Laurier, privilégier l'habitation aux étages et l'exiger au rez-de-chaussée de la plupart des nouveaux bâtiments en relation directe avec les quartiers résidentiels et, afin de minimiser les impacts sur la circulation locale, aucun accès aux stationnements ne se fera à partir de la rue Lapointe;
  - De part et d'autre du boulevard Hochelaga, privilégier l'habitation aux étages.

2. Consolider les abords des artères desservant le pôle :
   - Insérer des bâtiments à même les stationnements de surface, en priorité autour des centres commerciaux;
   - Densifier/redévelopper les lots sous-développés, dont :
     - Les lots de part et d'autre du carrefour Lavigerie;
     - Les terrains compris entre les avenues Lavigerie et la route de l'Église au nord du boulevard Laurier;
     - Le quadrilatère de l'Église/Jules-Dallaire/Germain-des-Prés/Hochelaga;
     - L'îlot Lapointe au sud du boulevard Laurier.
3. Définir un profil volumétrique équilibré pour l'axe Laurier, tout en reconnaissant son potentiel comme lieu préférentiel pour la construction en hauteur :
   - Prévoir un gabarit minimal de quatre étages ou un basilaire comparable;
   - Prévoir de façon générale un gabarit maître supérieur équivalent à dix étages;
   - Permettre des hauteurs accrues aux nœuds stratégiques (notamment près des futures stations de tramway) en rive nord du boulevard, variant de 17 étages à 29 étages d'est en ouest;
     - Donner un profil élancé aux bâtiments élevés pour éviter un effet de mur;
     - Implanter et concevoir les bâtiments en considérant le confort climatique.
   - Au sud de l'axe Laurier, réduire graduellement les hauteurs vers les quartiers résidentiels; moduler les volumes afin de limiter la hauteur à quatre étages près des habitations de faible densité;
4. Améliorer les conditions de déplacements tous modes confondus :
   - Réaménager le boulevard Laurier en maintenant sa capacité routière et intégrer des voies en site propre pour le transport en commun, celles-ci pouvant convenir à différentes technologies (ex : *busway* ou tramway).
   - Planifier l'ajout de stations de tramway près des nœuds stratégiques;
   - Bonifier les conditions des piétons en redéfinissant l'axe Laurier comme boulevard urbain appropriable;
   - Compléter les aménagements piétonniers en bordure de l'axe Hochelaga;
   - Doter les rues séparant les centres commerciaux d'un traitement à priorité piétonnière, sans exclure l'auto;
   - Multiplier les traverses et les mesures prioritaires pour piétons.
5. Améliorer de façon notable l'aménagement de l'espace urbain :
   - Lors du réaménagement de l'axe Laurier, privilégier un traitement et une signature urbaine contribuant à lui donner une unité d'ensemble; miser sur les thématiques de la modernité et du savoir particulièrement pour cet axe;
     - Développer une vaste promenade commerciale en bordure nord du boulevard Laurier, entre l'axe Robert-Bourassa et la route de l'Église, en relation avec les établissements riverains;
   - Aménager des espaces publics aux lieux de convergence (carrefours, nœuds de transport en commun, rencontres de parcours piétonniers importants);
     - Doter ces lieux d'un design distinctif et intégrer des œuvres d'art public;
     - Aménager une large promenade en relation avec les vitrines des centres commerciaux;
   - Doter les artères d'un éclairage et d'un mobilier urbain distinctifs, propres au plateau centre de Sainte-Foy;
   - Accroître la plantation aux abords des artères du pôle et au centre, lorsque possible, tout particulièrement le long des boulevards Laurier et Hochelaga.

Figure 37 : Schéma conceptuel du pôle régional Laurier

4.3.3. Le secteur mixte de l'Église/De Rochebelle

Le secteur mixte de l'Église/De Rochebelle est délimité à l'ouest par l'autoroute Henri-IV, au nord par la limite arrière des propriétés longeant le chemin des Quatre-Bourgeois, à l'est par l'axe des rues Mainguy et Landry et au sud par le boulevard Hochelaga. Ce vaste quadrilatère distingue par une concentration d'établissements à desserte d'arrondissement (écoles terrains et centre sportifs, bibliothèque, bureau d'arrondissement) et municipale (anneau de glace, gare d'autocars). Il est faiblement structuré en raison d'une trame de rues incomplète. Cette situation a pour conséquence de complexifier l'accès aux équipements et aux établissements en place qui sont enclavés au cœur de l'îlot, donc peu visibles, et de laisser d'importantes superficies de terrains à fort potentiel sous-utilisées. En outre, on trouve dans le secteur quelques lieux de convergence naturels, comme le marché public et le parc Roland-Beaudin, dont l'aménagement doit être optimisé.

Les établissements et les terrains sportifs du secteur sont dispersés et souvent entourés de vastes aires de stationnement de surface, notamment sur les terrains municipaux. Bien que ces stationnements consomment énormément d'espace, le secteur sportif et le marché public génèrent d'importants besoins en stationnement qui ne sont pas toujours comblés lors d'événements. Il n'en demeure pas moins que ces terrains stratégiquement localisés sont sous-utilisés alors qu'ils pourraient être développés ou aménagés à des fins beaucoup plus structurantes, notamment à des fins résidentielles, récréatives ou publiques. Des solutions de remplacement au stationnement de surface gagneraient à être développées.

Le secteur inclut également la route de l'Église, une artère mixte qui combine commerces, services courants, habitations, bureaux et institutions. Le redéveloppement de la frange est de cet axe est amorcé : plusieurs habitations de forte densité avec rez-de-chaussée commercial y ont été construites ou sont sur le point de l'être. Ce redéveloppement est souhaitable, mais une attention particulière devra porter sur la transition volumétrique avec le tissu résidentiel de faible densité du secteur Saint-Denys. Enfin, cet axe est desservi par de nombreux parcours d'autobus, mais ses aménagements en rive gagneraient à être bonifiés à moyen terme pour mieux répondre aux besoins des piétons et des usagers du transport en commun. La vision d'avenir poursuivie par la Ville, les objectifs spécifiques et les règles d'interventions sous-jacents sont les suivants :

<u>Vision d'avenir :</u>

- Consolider ce pôle mixte d'arrondissement et créer un milieu de vie

<u>Objectifs spécifiques et pistes d'intervention</u>

1. Structurer et désenclaver le cœur de l'îlot :
   - Développer une trame de rues permettant d'organiser les fonctions et d'améliorer l'accès aux établissements et aux terrains sous-développés;
   - Développer un réseau pédestre et cyclable convivial et sécuritaire entre les lieux d'intérêt du secteur et ses environs.
2. Consolider le centre sportif et le campus de Rochebelle afin d'optimiser l'utilisation du sol :
   - Regrouper les pavillons actuels et futurs de l'école secondaire de Rochebelle;
   - Relocaliser les terrains sportifs scolaires en un plateau voisin du centre sportif;
   - Implanter le futur anneau de glace couvert en lien avec le centre sportif – de préférence au sud de celui-ci sans exclure une autre localisation; aménager une aire d'accueil commune et envisager l'agrandissement du centre sportif pour répondre à d'autres besoins. Ce choix a l'avantage de :
     - Soutenir l'émergence d'un complexe sportif d'envergure agissant comme moteur de requalification urbaine;
     - Favoriser la requalification du centre sportif actuel et la bonification de sa façade;
     - Offrir la possibilité d'y intégrer une palestre ainsi que des locaux de taekwondo et d'escrime, bien que ceux-ci pourraient aussi être localisés dans un agrandissement attenant à l'école de Rochebelle ;
     - Permettre le partage de fonctions entre les équipements : glaces et systèmes de réfrigération, vestiaires, services, locaux divers, accès au stationnement;
     - Maintenir l'offre de patinage de vitesse durant la construction et un phasage optimal des travaux;
   - Évaluer la possibilité d'aménager un stationnement sous dalle ou intérieur en lien avec le complexe sportif, sur lequel pourront être aménagés les terrains sportifs. Ceci permet de répondre aux besoins des établissements du secteur (1 350 places) à moindre coût qu'en souterrain, tout en libérant des espaces constructibles ou aménageables.
3. Développer à des fins mixtes résidentielles les terrains libérés par la réorganisation des secteurs scolaire et sportif, entre le campus de Rochebelle, le centre sportif et la route de l'Église :
   - Prévoir une densité résidentielle accrue tout en incluant des logements adaptés à une clientèle familiale;
   - Permettre l'intégration de commerces et de services aux rez-de-chaussée en front des artères et du marché public;

- Permettre des hauteurs maximales équivalentes à six étages près du boulevard Hochelaga et à dix étages entre le secteur sportif et la route de l'Église; moduler les hauteurs afin de maintenir l'ensoleillement des espaces publics.

4. Consolider et mettre en valeur la route de l'Église :
   - Poursuivre la densification amorcée en rive est de l'axe, dans le respect du secteur résidentiel Saint-Denys :
     - Limiter la hauteur à quarante mètres et/ou dix étages aux extrémités près du chemin des Quatre-Bourgeois et du boulevard Hochelaga avec une diminution graduelle jusqu'à six étages entre ces deux points et moduler les volumes afin de limiter la hauteur à trois ou quatre étages près des habitations de faible densité;
     - Exiger la présence de commerces et de services au rez-de-chaussée des bâtiments en front de la route de l'Église; maximiser leur ouverture sur le domaine public;
     - Privilégier l'habitation aux étages et l'exiger au rez-de-chaussée de la plupart des nouveaux bâtiments en relation directe avec les quartiers résidentiels.
   - Confirmer la vocation institutionnelle de la frange ouest de la route de l'Église, tout en permettant l'introduction d'édifices mixtes résidentiels à même l'îlot à requalifier situé entre l'avenue et le parc Roland-Beaudin;
   - Maintenir les voies réservées de transport en commun et bonifier les mesures prioritaires;
   - Planifier le réaménagement de la route de l'Église afin de bonifier les aménagements piétonniers en bordure de cet axe :
     - Sous une forme plus sobre et à moindre échelle, prolonger le concept de promenade commerciale du boulevard Laurier du côté est de la route de l'Église;
     - Préconiser un aménagement des cours avant privées adapté à la vocation commerciale des rez-de-chaussée en bordure est de la route de l'Église, par un traitement en continuité de la promenade;
5. Créer un réseau d'espaces publics attrayants et complémentaires :
   - Actualiser l'aménagement du parc Roland-Beaudin et accroître son ouverture sur la ville;
   - Aménager, en front du centre sportif, un espace polyvalent mieux adapté à la tenue d'événements extérieurs tout en répondant aux besoins de stationnement;
   - Relocaliser le marché public près du centre sportif et de l'espace polyvalent projeté;
   - Préserver autant que possible le petit boisé voisin du plateau sportif projeté;
   - Aménager un nouvel espace de détente linéaire voisin du bureau d'arrondissement et de la nouvelle bibliothèque;
   - Relier ces espaces publics en créant une esplanade nord-sud, traversée par des parcours cyclables et piétonniers.

Figure 38 : Schéma conceptuel du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle

4.3.4. Le secteur résidentiel Saint-Denys

Le secteur Saint-Denys est délimité au sud par le boulevard Hochelaga, à l'ouest par les rues Mainguy et Landry, au nord par la limite nord des propriétés longeant le chemin des Quatre-Bourgeois et à l'est par la limite est de la propriété des Sœurs-du-Bon-Pasteur et son prolongement vers le nord. Ce secteur est majoritairement occupé à des fins résidentielles de faible densité, à l'exception de quelques institutions et habitations de plus forte densité concentrées aux abords du chemin des Quatre-Bourgeois et en rive est du tronçon nord de l'avenue Wolfe. On trouve, en son centre, le parc Saint-Denys et le boisé du ministère de la Défense nationale qui présentent un intérêt indéniable, mais qui sont peu valorisés et accessibles. Le quadrilatère se distingue par une trame de rues discontinue, notamment dans l'axe est-ouest, qui contribue à l'isolement de certaines portions du quartier, empêche l'accès à des terrains constructibles et complexifie les déplacements actifs. Les trottoirs sont d'ailleurs incomplets le long du boulevard Hochelaga.

Le secteur recèle des terrains sous-utilisés offrant un potentiel majeur de développement. C'est le cas de la vaste propriété – pour l'instant occupé par quelque 130 maisons –, dont le ministère de la Défense nationale prévoit se départir sous peu, à l'exception d'un terrain en bordure du boulevard Hochelaga qui servira à construire un manège militaire de facture urbaine. L'Université Laval est aussi propriétaire de vastes terrains vacants ou utilisés à des fins agricoles à l'extrémité nord-est du quadrilatère. Ces sites pourraient être utilisés de façon plus optimale.

À l'égard du secteur Saint-Denys, la Ville vise à valoriser sa vocation résidentielle en soutenant la consolidation des abords des artères qui le ceinturent et des voies collectrices qui le desservent, tout en assurant une transition adéquate des gabarits vers les milieux construits de plus faible densité. Elle favorisera un développement plus dense, à des fins majoritairement résidentielles, des propriétés du ministère de la Défense nationale. Elle poursuivra ses échanges et les démarches de concertation et de planification entreprises avec l'Université Laval, en faveur d'un développement résidentiel de densité accrue et de l'intégration possible d'un espace public sur les terrains non construits que possède l'institution.

Enfin, la Ville souhaite bonifier par différents moyens la qualité de vie des résidants du secteur, en valorisant les boisés d'intérêt présents au cœur du quadrilatère, en valorisant et en améliorant l'accès au parc Saint-Denys et en optimisant les déplacements à pied et à vélo à travers le quartier et vers les services et les équipements qui les entourent. La vision d'avenir poursuivie par la Ville, les objectifs spécifiques et les règles d'interventions sous-jacents sont les suivantes :

Vision d'avenir :

- Promouvoir, bonifier et intensifier la vocation résidentielle de ce milieu de vie

Objectifs spécifiques et pistes d'intervention

1. Accroitre la qualité de ce milieu de vie par divers moyens :
    - Préserver la quiétude des ensembles résidentiels de basse densité existants, par une diminution progressive des gabarits et densités, des artères vers ceux-ci;
    - Créer des parcours piétonniers et cyclables continus vers les équipements, les services et les emplois situés au pourtour;
    - Aménager les rues nécessaires au développement des terrains vacants, en évitant la création d'axes propices au transit;
    - Valoriser le parc Saint-Denys et le boisé d'intérêt voisin;
    - Créer des espaces publics au cœur des nouveaux ensembles résidentiels;
    - Améliorer les aménagements piétonniers et cyclables en bordure du boulevard Hochelaga et sécuriser la traversée piétonnière.
2. Consolider le développement résidentiel dans le respect des secteurs construits :
    - Densifier les abords des artères périphériques en assurant une transition adéquate avec les secteurs construits de plus faible gabarit;
    - Insérer des constructions à la périphérie des sites institutionnels présentant un tel potentiel; notamment dans le secteur de l'avenue Wolfe;
    - Planifier le redéveloppement des propriétés du ministère de la Défense nationale à des fins mixtes à dominante résidentielle :
        - Prévoir une densité résidentielle accrue, tout en incluant des logements susceptibles de répondre à une clientèle familiale;
        - Inclure des commerces et des services aux rez-de-chaussée des bâtiments sur le boulevard Hochelaga;
        - Prévoir des hauteurs de trois à six étages tout en assurant une transition adéquate avec les secteurs construits de plus faible gabarit;
        - Assurer une intégration optimale du projet de manège militaire du ministère de la Défense nationale;
    - En concertation avec l'Université Laval, propriétaire majoritaire, favoriser le développement à des fins résidentielles des terrains vacants situés dans la portion nord-est du quartier :
        - Prévoir une densité résidentielle accrue, tout en incluant des logements susceptibles de répondre à une clientèle familiale;
        - Permettre l'intégration de commerces aux rez-de-chaussée des bâtiments en front du chemin des Quatre-Bourgeois;
        - Prévoir des hauteurs de trois à dix étages tout en assurant une transition adéquate avec les secteurs de plus faible gabarit;
        - Évaluer la possibilité de créer un espace vert linéaire permettant de générer une séparation entre le développement résidentiel prévu dans le secteur Saint-Denys et les établissements de recherche projetés en bordure de l'axe Robert-Bourassa.

Figure 39 : Schéma conceptuel du secteur Saint-Denys

4.3.5. Le secteur de recherche Robert-Bourassa

Ce secteur de recherche englobe l'ensemble de terrains localisés de part et d'autre de l'axe Robert-Bourassa lesquels appartiennent majoritairement à l'Université Laval. Le secteur se compose en majorité d'établissements de recherche et de pavillons universitaires concentrés en front de l'axe Robert-Bourassa et à l'extrémité est du boulevard Hochelaga. Il comporte aussi, au nord la rue du PEPS, des terrains vacants de grande superficie offrant un potentiel majeur de développement. En rive ouest, se trouve le jardin Roger-Van den Hende, un lieu d'un grand intérêt qui demeure toutefois méconnu du public en raison de son isolement. En rive est, à l'intersection du boulevard Laurier et de l'axe Robert-Bourassa, on trouve un boisé d'intérêt méritant d'être valorisé et préservé. Enfin, l'axe Robert-Bourassa conserve un caractère autoroutier malgré la présence de trottoirs.

Conformément aux orientations poursuivies par l'institution, la Ville souhaite soutenir la consolidation des abords de l'axe Robert-Bourassa, principalement à des fins de recherche et d'industrie de haute technologie. Cela n'exclut pas la possibilité d'inclure, au rez-de-chaussée de futurs bâtiments, des services connexes pouvant répondre aux besoins des travailleurs des centres de recherches. La Ville préconise aussi un aménagement plus urbain des abords de l'axe Robert-Bourassa et l'introduction de mesures préférentielles pour le transport en commun ainsi que la valorisation du jardin botanique Roger-Van den Hende. La vision d'avenir, les objectifs spécifiques poursuivis et les règles d'interventions sous-jacentes sont les suivantes :

<u>Vision d'avenir :</u>

- Développer un corridor d'activités régionales spécialisées dans les domaines de la recherche, du savoir et des technologies, étroitement liés à la vocation de l'Université Laval.

<u>Objectifs spécifiques et pistes d'intervention</u>

1. En concertation avec l'administration universitaire, favoriser le développement des terrains bordant l'axe Robert-Bourassa à des fins de recherche, tout en permettant l'intégration de services connexes au rez-de-chaussée des bâtiments en relation avec l'axe Quatre-Bourgeois :
   - Permettre l'implantation d'édifices de quatre à dix étages;
   - Traiter adéquatement l'interface entre ce développement et l'ensemble résidentiel projeté à l'ouest;
2. Doter les abords de l'axe Robert-Bourassa d'un caractère plus convivial et urbain, du chemin des Quatre-Bourgeois au boulevard Laurier :
   - Maximiser la présence de constructions à ses abords pour optimiser son encadrement bâti;
   - Aménager des voies réservées jusqu'au boulevard Laurier et permettre un meilleur accès du transport en commun sur le campus
   - Bonifier globalement les conditions des piétons et des cyclistes aux abords de cet axe;
   - Bonifier les qualités de l'espace urbain : plantations d'alignement, aménagements piétonniers et cyclables;
3. En concertation avec l'administration universitaire, soutenir la mise en valeur et l'accès aux espaces verts existants :
   - Améliorer l'accès au jardin Van den Hende et sa visibilité depuis l'axe Robert-Bourassa; développer des liens pédestres à partir du boulevard Hochelaga, du chemin des Quatre-Bourgeois et du quartier Saint-Denys vers le jardin;
   - Conserver le boisé de l'Université Laval à l'angle Laurier – Robert-Bourassa et évaluer avec l'Université Laval la possibilité d'y développer un réseau de sentiers pédestres.

Figure 40 : Schéma conceptuel de recherche Robert-Bourassa

5. Les programmes particuliers de réaménagement et de mise en valeur et les autres actions spécifiques

Des interventions sont prévues pour répondre aux besoins générés par certains développements ou pour compléter les efforts de mise en valeur du plateau centre de Sainte-Foy. Sont ici abordés les projets particuliers de réaménagement, de restructuration ou de mise en valeur menés par la Ville ainsi que par ses partenaires. Les interventions abordées dans les pages suivantes sont regroupées sous les thèmes suivants :

- Les projets de réaménagement de rues et d'artères
- Les parcs urbains et les autres espaces publics
- La signature visuelle, le mobilier urbain, l'éclairage et l'art urbain
- Les projets structurants autres que municipaux

Il importe de préciser que ces interventions s'inscrivent dans une vision à long terme et ne seront pas toutes réalisées dans un même horizon. Chacune d'elles devra faire l'objet d'une évaluation fine afin d'en établir le type de priorité et le moment probable de réalisation, en fonction des disponibilités budgétaires et en considérant les interventions à réaliser sur l'ensemble de la ville.

5.1. Les projets de réaménagement des artères

Conformément au Plan de mobilité durable et aux orientations du PPU concernant la mobilité et les déplacements, différentes mesures doivent être mises en place pour favoriser les déplacements actifs et en transport en commun au sein du plateau centre de Sainte-Foy. En plus de structurer les déplacements à pied et à vélo au sein du territoire visé par la définition de parcours continus et biens maillés (voir section 4.3), le PPU propose de réaménager les principales artères du plateau centre de façon à améliorer le confort et la sécurité des piétons et des usagers du transport en commun. Ces interventions contribueront aussi à une plus grande appropriation du domaine public. Les artères visées sont les suivantes :

- Le boulevard Laurier, dont le réaménagement constitue une priorité à court terme pour la Ville;
- Le boulevard Hochelaga, qui a déjà fait l'objet d'une réfection partielle, mais dont l'aménagement en rives reste à compléter;
- La route de l'Église, dont l'aménagement devra être repensé et bonifié à moyen terme;
- L'axe Robert-Bourassa qui pourra, également à moyen terme, faire l'objet d'interventions pour en accroître le caractère urbain.

Ces interventions permettront d'améliorer la convivialité des lieux pour les résidants, les travailleurs et les visiteurs et renforceront l'attractivité du plateau centre de Sainte-Foy comme destination et lieu de vie. Des plans détaillés devront être élaborés pour chacune des artères visées afin de préciser les interventions en fonction des objectifs poursuivis et de l'emprise disponible. Entre temps, le PPU propose pour chacun de ces axes une coupe type reflétant les orientations qu'elle poursuit et ses grandes intentions en matière d'aménagement urbain.

5.1.1. Le boulevard Laurier

Le boulevard Laurier, aménagé il y a près de 50 ans, constitue un axe de consolidation selon la liste des pistes d'action prioritaires du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) de la Ville de Québec. D'ouest en est, le caractère du boulevard subit plusieurs changements quant à son rôle symbolique et urbanistique : porte d'entrée majeure en provenance de la rive-sud, pôle commercial et administratif à l'ouest de l'autoroute Robert-Bourassa, porte d'entrée à l'Université Laval, secteur résidentiel entre l'avenue des Gouverneurs et le chemin Saint-Louis, et axe cérémonial entre le chemin Saint-Louis et les plaines d'Abraham. Malgré l'importance du boulevard dans la structure urbaine de la ville, il est souvent mal perçu par la population à cause des fréquents bouchons de circulation, des infrastructures vieillissantes, des aménagements déficients et mal adaptés aux besoins actuels et projetés en ce qui concerne le transport en commun et la circulation piétonnière et les transports.

Il y a quelques années, le boulevard Laurier a fait l'objet de travaux temporaires de réfection de surface afin de le maintenir dans un état acceptable pour encore quelques années en attendant que Ville repense cet axe pour le futur. Ces travaux atteindront bientôt la fin de leur durée de vie de sorte qu'il deviendra bientôt urgent de procéder à la réfection complète de cet axe. Souhaitant le requalifier dans une perspective de mobilité durable, la Ville fait du réaménagement du boulevard Laurier une de ses priorités. Ainsi, elle planifie un réaménagement global du boulevard afin d'en faire plus qu'un seul axe de

transport routier, mais aussi une voie hautement adaptée aux transports actifs et en commun ainsi qu'un lieu appropriable par les milliers de travailleurs, de visiteurs et de résidants qui fréquentent quotidiennement le plateau centre de Sainte-Foy. Les objectifs spécifiques poursuivis et les règles d'interventions sous-jacentes sont les suivants :

Objectifs spécifiques

- Doter le boulevard Laurier d'une image de marque, à la hauteur de son rôle de parcours d'accueil à la capitale en exprimant l'identité novatrice, écologique, économique et culturelle de la ville de Québec.
- Créer des aménagements attrayants de jour comme de soir et en toute saison.
- Améliorer l'accessibilité par tous les modes de déplacement et réaliser des aménagements urbains soutenant le développement du transport en commun et des modes de transport actif.
- Viser un taux appréciable de déplacements à pied ou à vélo, favorisé par la qualité des aménagements et la proximité habitations/emplois/services.
- Faire de la zone d'intervention un environnement urbain plus vivant où la qualité de vie prédomine.
- Réaliser des interventions respectueuses de l'environnement et tenant compte du confort climatique (vent, ensoleillement, îlots de chaleur, rigueurs hivernales, etc.).

Règles d'intervention

Transport

- Arrimer le réaménagement du boulevard Laurier avec les projets du MTQ, notamment les liens interrives, les voies réservées et le réaménagement de l'avenue des Hôtels et des bretelles des autoroutes.
- Faire un virage marqué vers la mobilité durable :
    - Doter la zone d'intervention d'un système de transport en commun performant supportant son développement et le reliant aux autres pôles urbains et viser un taux d'utilisation important pour alléger la congestion routière;
    - Réaménager le boulevard Laurier afin d'y rendre plus conviviale la cohabitation des différents modes de déplacement.
    - Aménager le transport en commun en site propre dans l'axe du boulevard Laurier et faciliter son adaptation aux changements technologiques (ex : *busway* ou tramway).
    - Prévoir des stations tempérées au caractère distinctif.
    - Envisager l'intégration de voies réservées accessibles au covoiturage;
    - Prévoir des parcours cyclables en lien avec le Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Québec;
    - Rendre sécuritaires et confortables les déplacements piétonniers pour l'ensemble de la population.

Aménagement urbain et environnement

- Favoriser la qualité de l'expérience urbaine et donner l'exemple en matière d'urbanisme (transports actifs, convivialité et confort des déplacements, mieux vivre la ville nordique, etc.).
- Créer une vaste promenade en bordure des centres commerciaux; cette promenade, protégée des voies de circulation par des zones de plantation, se matérialisera sous la forme d'un large trottoir qui se prolonge jusqu'aux vitrines et accès aux commerces par un aménagement similaire du domaine privé;
- Aménager les nœuds importants (places publiques, stations de transport en commun, etc.) comme repères dans l'espace afin de favoriser l'orientation des visiteurs;
- Intégrer des espaces publics structurants le long de l'axe;
- Implanter un mobilier urbain et un système d'éclairage distinctif pour contribuer à définir l'identité visuelle du secteur et envisager des lieux d'accueil pour implanter des œuvres d'art public.
    - Faire valoir les symboles, les ressources et le savoir-faire québécois dans le choix du mobilier urbain et des œuvres d'art;
- Privilégier la plantation de végétaux nécessitant peu d'entretien et d'arrosage.
- Intégrer des technologies novatrices pour la gestion des eaux, l'éclairage, les traitements des surfaces au sol, etc.

Figure 41 : Coupe type du boulevard Laurier

5.1.2. La route de l'Église

La route de l'Église est composée de quatre voies de circulation, dont deux réservées au transport en commun. De nombreux parcours d'autobus l'empruntent quotidiennement. Présentement bordée de trottoirs plutôt étroits qui longent directement la chaussée, la marche n'y est pas agréable pour les piétons, pas plus que l'attente pour les usagers du transport en commun. Or, la frange ouest de la route de l'Église est bordée de nombreux établissements et équipements publics fréquentés quotidiennement par de nombreux citoyens. En rive est, on assiste depuis quelques années à un redéveloppement mixte résidentiel qui contribuera à un accroissement notable du nombre de résidants dans le secteur, sans oublier l'achalandage associé aux commerces qui occuperont les rez-de-chaussée des bâtiments. On peut ainsi s'attendre à une hausse du nombre de marcheurs, ceci militant en faveur d'une amélioration des aménagements qui leur sont destinés. Rappelons d'ailleurs que le PPU préconise le prolongement en rive est de la route de l'Église, sous forme plus modeste, de la promenade commerciale projetée en rive nord du boulevard Laurier.

Compte tenu d'un récent état de la situation réalisé par le Service de l'ingénierie de la Ville de Québec, qui indique que la majeure partie de la route de l'Église est dans un état passable, il est probable que des travaux de réfection soient requis dans un avenir prochain. L'occasion devrait être saisie pour revoir la configuration et l'aménagement de la route de l'Église, incluant ses aménagements en rive, conformément aux objectifs poursuivis.

Objectifs spécifiques

- Actualiser et bonifier les aménagements piétonniers en bordure de la route de l'Église; améliorer les conditions d'attente des usagers du transport en commun;
- Adapter le traitement des aménagements en rive est et ouest de la route de l'Église en tenant compte du fait que les vocations diffèrent de part et d'autre de cet axe;
- Bonifier l'encadrement végétal de part et d'autre de l'axe.

Règles d'intervention

- Lors d'un réaménagement de la route de l'Église, s'il s'avère nécessaire d'élargir son emprise pour bonifier les aménagements piétonniers en rive, privilégier un élargissement du côté ouest où la Ville possède plusieurs propriétés;
- Élargir les trottoirs et les protéger de la chaussée en les plaçant derrière des zones de plantation :
  - En rive ouest de l'axe, bordée par les parterres gazonnés des établissements publics existants, préférer un aménagement prenant la forme d'une allée verte bordée de plantations sur ses deux côtés;
  - En rive est de l'axe, où le redéveloppement amorcé s'accompagne d'une présence systématique de commerces au rez-de-chaussée des bâtiments, préférer l'aménagement d'un large trottoir ponctué de fosses de plantation – en continuité avec le concept de promenade commerciale du boulevard Laurier;
- Lorsque possible, inclure des aires d'attente tempérées pour les usagers du transport en commun, soit à même de nouveaux bâtiments ou sous forme d'abris autonome.

Action

- Élaborer un concept détaillé d'aménagement pour la route de l'Église

Figure 42 : Coupe type de la route de l'Église

5.1.3. Le boulevard Hochelaga

Le boulevard Hochelaga a été refait récemment, mais les aménagements en rives restent à compléter. Les orientations pour le secteur visent à consolider les abords du boulevard par l'insertion d'édifices commerciaux et administratifs à même les stationnements en rive sud du boulevard et un redéveloppement à des fins mixtes résidentielles en rive nord. Ainsi, la Ville souhaite que le boulevard Hochelaga ne soit plus une simple voie de transit et de service pour les centres commerciaux, mais une artère urbaine à part entière. Cependant, les déplacements automobiles y occupent encore une place dominante.

Dans ces circonstances, il importe d'assurer un meilleur équilibre entre les divers modes de déplacements, en accordant des conditions plus favorables aux déplacements actifs. Déjà, conformément au Plan directeur du réseau cyclable, des bandes cyclables ont été aménagées de l'axe Robert-Bourassa jusqu'à la rue de Soulanges, mais un tronçon du boulevard Hochelaga demeure encore non desservi. Quant aux trottoirs, ils sont alternativement aménagés en bordure de la chaussée ou plus rarement en banquette, de sorte qu'ils offrent des conditions et un confort inégaux aux piétons. Ils sont même absents en rive nord du boulevard, sur un tronçon compris entre la rue Fiedmont et l'avenue Wolfe, vis-à-vis des propriétés du ministère de la Défense nationale. Voici les objectifs spécifiques poursuivis et les règles d'interventions sous-jacentes :

Objectifs spécifiques

- Parachever et harmoniser les aménagements piétonniers et cyclables en bordure du boulevard Hochelaga;
- Sécuriser et faciliter la traversée des piétons d'un côté à l'autre de cet axe;
- Bonifier l'encadrement végétal du boulevard.

Règles d'intervention

- Procéder aux acquisitions nécessaires à l'aménagement des trottoirs manquants en rive nord du boulevard, entre la rue Fiedmont et l'avenue Wolfe, dans le cadre du redéveloppement de la propriété du ministère de la Défense nationale;
- Compléter l'aménagement et le marquage au sol des bandes cyclables à partir de la rue de Soulanges en direction ouest de façon à assurer un cheminement cyclable continu dans l'axe est-ouest, au sein de l'arrondissement;
- Créer une nouvelle traverse sécurisée pour les piétons entre la rue Jean-Lelarge et le trottoir au sud du boulevard, vis-à-vis l'entrée au magasin Sears du centre commercial Laurier Québec.
- Harmoniser les aménagements piétonniers en rive du boulevard en cherchant à généraliser la présence de banquettes de plantation en bordure de la chaussée, partout où il est possible de le faire.

Figure 43 : Coupe type du boulevard Hochelaga

5.1.4. L'axe Robert-Bourassa

Le tronçon de l'axe Robert-Bourassa compris entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard Laurier joue un rôle de transition entre son tronçon nord, qui présente un caractère autoroutier, et le réseau municipal au sud. En tant qu'entrée majeure au secteur, ce tronçon de l'axe est appelé à jouer un rôle important dans la perception du plateau centre de Sainte-Foy, comme véritable centre urbain et lieu possédant sa propre identité. L'intégration du transport en commun (voies réservées aux autobus et, éventuellement, au tramway) le long de ce tronçon, de même que des aménagements soutenant les déplacements actifs nécessite une réflexion approfondie afin d'assurer la cohabitation des différents modes de transports et le développement d'une perception positive du secteur. Les objectifs spécifiques poursuivis et les règles d'interventions sous-jacentes sont les suivantes :

Objectifs spécifiques

- Doter l'axe Robert-Bourassa d'un caractère urbain et d'une image contemporaine.
- Faciliter l'accessibilité au secteur par tous les modes de déplacement.
- Rendre plus sécuritaires et confortables les déplacements à pied et à vélo.

Règles d'intervention

Transport et déplacements

- Arrimer le réaménagement de l'axe Robert-Bourassa avec les projets du RTC et du MTQ afin de permettre l'intégration de voies réservées au transport en commun entre le boulevard Laurier et l'accès au campus de l'Université Laval à un emplacement qui reste à définir;
- Prévoir des parcours cyclables hors rue en rive est de l'axe Robert-Bourassa, entre le boulevard Laurier et le boulevard Hochelaga, ainsi qu'entre ce dernier et le chemin des Quatre-Bourgeois par la rue de la Médecine;
- Aménager de larges trottoirs en banquette de part et d'autre de l'axe Robert-Bourassa, entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard Laurier;
- Rendre plus conviviales et sécuritaires les traverses pour piétons et cyclistes, notamment à l'intersection Robert-Bourassa/Hochelaga.

Aménagement urbain et environnement

- Planter des arbres à grand déploiement à même les banquettes, afin de marquer la transition entre le tronçon à caractère autoroutier au nord du chemin des Quatre-Bourgeois et celui à caractère urbain au sud;
- Éviter tout empiétement des aménagements projetés sur le boisé de l'Université Laval localisé à l'angle Laurier/Robert-Bourassa;
- Introduire un modèle de lampadaire adapté à l'image urbaine recherchée pour cet axe.

Figure 44 : Coupe type de l'axe Robert-Bourassa

5.2. Les parcs urbains et les autres espaces publics

Le diagnostic urbain réalisé dans le cadre de l'élaboration du PPU a mis en évidence une carence en espaces publics au sein du plateau centre de Sainte-Foy. Les espaces publics et les parcs existants sont rares, leurs installations ont dans certains cas pris de l'âge et, pour la plupart, ils ne sont pas suffisamment visibles ou accessibles – soit en raison de leur aménagement ou de l'absence de liens clairs permettant de les relier aux principaux secteurs d'activités. Le PPU propose des interventions pour bonifier l'aménagement de certains espaces publics existants et la création de nouveaux lieux qui sauront profiter aux résidants actuels et futurs, aux travailleurs et aux visiteurs. Comme présenté dans la section 4.3 sur l'ossature des déplacements, le PPU prévoit la création de liens forts entre les divers espaces publics existants et projetés du plateau centre de Sainte-Foy.

Les espaces publics existants ou projetés visés par des améliorations sont :

- Dans le secteur mixte de l'Église/De Rochebelle
  - o le parc Roland-Beaudin
  - o le nouvel espace polyvalent du centre sportif et du marché public
  - o le nouveau parc de détente voisin du jardin de l'édifice Andrée-P.-Boucher
  - o la nouvelle esplanade Rochebelle
- Dans le secteur Saint-Denys et en rive nord du secteur régional Laurier :
  - o le secteur du parc Saint-Denys, incluant le boisé du ministère de la Défense nationale
  - o la nouvelle placette Laurier Québec, en lien étroit avec la bonification du secteur du parc Saint-Denys
  - o l'éventuelle esplanade « du Savoir » qui pourrait prendre place à la limite du secteur résidentiel Saint-Denys et des pavillons de recherche projetés en rive du boulevard Robert-Bourassa, sur les terres de l'Université Laval.

Les propositions contenues au PPU seront soumises à des études complémentaires détaillées.

Figure 45 : Schéma des espaces publics spécialisés

Espaces publics du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle

D'importants efforts sont mis dans la création d'un réseau d'espaces publics au sein du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle. Pour l'instant, ce quadrilatère recèle de nombreux espaces sous-utilisés présentant un fort potentiel d'utilisation à des fins résidentielles ou pour la réalisation d'aménagement à des fins publiques. Comme on l'a déjà vu, le secteur manque de perméabilité, les liens entre les différents équipements, établissements et voies publiques qui l'entourent sont rares et on note un manque de cohérence dans l'implantation des constructions existantes qui semblent éparpillées à l'intérieur de ce vaste quadrilatère. Enfin, le secteur présente une carence en espaces publics appropriables, notamment à proximité des emplois du secteur régional Laurier, et son aménagement est dépourvu d'un point focal.

Le secteur comporte quand même un lieu public d'intérêt, le parc Roland-Beaudin et d'autres lieux attracteurs saisonniers aménagés de façon moins formelle, soit le marché public de Sainte-Foy et le marché aux puces qui prennent place à même le stationnement du centre sportif. Le PPU propose la création d'un réseau d'espaces publics, incluant la bonification d'espaces publics et la création de nouveaux espaces aux vocations complémentaires. Ainsi, on considère :

- L'actualisation du parc Roland-Beaudin;
- La relocalisation du marché public de Sainte-Foy au nord-est du centre sportif;
- Le réaménagement du stationnement localisé à l'avant du centre sportif en espace polyvalent;
- La création d'un nouvel espace de détente entre l'habitation projetée à l'est du campus de Rochebelle et le jardin de l'édifice Andrée-P.-Boucher;
- L'aménagement d'une esplanade publique reliant ces différents espaces publics dans l'axe nord-sud.

5.2.1. Parc Roland-Beaudin

Depuis sa construction en 1973, le parc Roland-Beaudin est un espace municipal reconnu comme lieu de spectacle en plein air et comme lieu de rafraichissement avec son plan d'eau et ses fontaines. Dès le début, il est devenu un élément identitaire de Sainte-Foy. Sa vocation comme lieu de spectacles a été consolidée en 1995 par la réalisation d'installations scéniques majeures : scène, loges, console, etc. Le parc demeure quand même un lieu de fréquentation libre dont les aménagements offrent une certaine polyvalence : son bassin est un lieu de baignade, mais aussi une installation urbaine attractive et les gradins servent d'espace informel de lunch pour les travailleurs du voisinage.

Le parc Roland-Beaudin demeure un lieu fréquenté par les citoyens de l'arrondissement, mais l'état des installations s'est dégradé avec le temps et de récents échantillonnages ont démontré la difficulté de maintenir la qualité de l'eau du bassin, la situation étant liée à sa superficie, sa faible profondeur et sa configuration. Le plan d'eau étant visé par la réglementation

visant les lieux de baignade, ce problème doit être résolu à court terme. D'un point de vue urbain, la configuration d'origine du parc contribue à son isolement : les butons qui l'entourent réduisent la visibilité de ses installations et son interaction avec les artères qui le bordent. Le défi consiste donc à actualiser l'aménagement et les installations du parc Roland-Beaudin, à accroître sa polyvalence et à améliorer sa relation avec la ville. C'est sur cette base qu'un mandat externe a été donné à la firme *Projet Paysage*, pour l'élaboration d'un concept de réaménagement tenant compte des enjeux ici présentés et de la stratégie de consolidation prévue pour le secteur de l'Église/De Rochebelle.

Objectifs spécifiques

- Actualiser l'aménagement du parc Roland-Beaudin et accroître la polyvalence de ses installations de façon à tenir compte des besoins d'aujourd'hui, tout en préservant ses vocations d'origine (baignade, activités ludiques, spectacle);
- Résoudre la problématique du maintien de la qualité de l'eau du bassin en intervenant sur sa configuration;
- Améliorer la relation et les interactions entre le cœur du parc Roland-Beaudin et les artères attenantes, de même qu'avec les autres espaces et les équipements publics du secteur par des interventions ciblées.

Pistes d'intervention

- Aménager une nouvelle entrée à l'angle nord-est du parc, en créant une ouverture à même la butte-écran permettant le passage d'un lien piétonnier entre l'intersection Quatre-Bourgeois/route de l'Église et le cœur du parc.
- Revoir l'aménagement des accès du côté ouest pour optimiser les liens entre le parc et le marché public ainsi qu'avec le plateau sportif projeté au sud du centre sportif; créer de nouveaux accès et liens piétonniers à partir des intersections Quatre-Bourgeois/Roland-Beaudin et Gabriel-Le Prévost/route de l'Église.
- Reconfigurer et réduire la superficie de la pataugeoire pour assurer une meilleure qualité de l'eau, tout en maintenant la fontaine, et ajouter des jeux d'eau comme mesure compensatoire et attrait supplémentaire du parc;
- Actualiser l'aménagement et reconfigurer les gradins de l'aire de spectacle, pour en accroître le confort, la polyvalence et l'esthétisme; inclure des aires pour personnes à mobilité réduite;
- Actualiser et bonifier le mobilier urbain : bancs, poubelles, toiles d'ombrages, tables et chaises pour l'heure du lunch;
- Évaluer l'opportunité d'ajouter un pavillon de service près des jeux d'eau;
- Bonifier le couvert végétal par l'ajout de vivaces et d'arbustes permettant de délimiter des aires de repos, notamment dans la portion sud du parc;
- Développer un concept de mise en lumière.

5.2.2. Espace polyvalent du centre sportif et du marché public

L'espace localisé en façade du centre sportif, présentement dominé par des surfaces minérales réservées à la circulation et au stationnement de véhicules, ne contribue pas à la définition d'une interface adéquate entre cet édifice et la voie publique. Ce stationnement est utilisé ponctuellement, les dimanches d'été, pour la tenue du marché aux puces : ceci démontre un besoin pour un espace polyvalent susceptible d'accueillir des activités extérieures occasionnelles dans ce secteur de la ville. Le concept de requalification du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle prévoit l'aménagement d'un stationnement sous dalle qui desservira l'ensemble des édifices sportifs et publics du secteur (centre sportif, anneau de glace couvert projeté, marché public). Dans ce contexte, il est proposé de transformer ce stationnement de surface en espace polyvalent convenant à la tenue d'évènements ponctuels, tout en permettant le stationnement.

De même, le marché public de Sainte-Foy – fort prisé par la population de l'ouest de la ville – exerce actuellement ses activités à même un stationnement voisin du parc Roland-Beaudin, sous un abri temporaire. La popularité de cet équipement justifie de le doter d'installations qui permettraient de prolonger sensiblement sa période d'exploitation, sans toutefois entrer en concurrence avec le Marché du Vieux-Port qui constitue la structure principale en cette matière. Le PPU propose ainsi de déplacer le marché public à même le stationnement du centre sportif, face au parc Roland-Beaudin, et de bonifier ses installations. Ce déplacement permet de dégager des terrains à fort potentiel de développement.

Objectifs spécifiques

- Déplacer le marché public à côté du centre sportif et revoir l'aménagement du stationnement en façade;
- Mieux structurer les espaces publics du secteur en intervenant sur l'aire de stationnement en façade du centre sportif.

Pistes d'intervention

- Réaménager le stationnement localisé en façade du centre sportif en place polyvalente dotée d'un traitement au sol distinctif et pouvant accueillir de multiples activités sans exclure le stationnement; intégrer des îlots de plantation en périphérie de la place polyvalente du centre sportif aux abords des voies publiques
- Doter le marché relocalisé de structures couvertes permanentes sous lesquelles les étals des producteurs maraîchers pourront être regroupés; bonifier ces structures d'un pavillon fermé de petite dimension pouvant accueillir des services et des commerces ouverts à l'année.

Action

- Élaborer un concept détaillé d'aménagement de l'espace polyvalent du centre sportif et du nouveau marché public.

5.2.3. Parc de détente voisin de l'Édifice Andrée-P.-Boucher et esplanade Rochebelle/Roland-Beaudin

Il apparaît opportun de créer un aménagement conducteur entre l'ensemble des espaces publics existants et projetés au sein du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle, notamment dans l'axe nord-sud. Un tel aménagement pourrait non seulement agir comme fil conducteur, mais aussi de lien fort dédié aux piétons et aux cyclistes.

Par ailleurs, les terrains compris entre l'école secondaire De Rochebelle et l'Édifice Andrée-P.-Boucher sont voués à un redéveloppement à des fins résidentielles lorsque les terrains sportifs de la commission scolaire seront relocalisés et consolidés dans le secteur du centre sportif. Cependant, il importe d'assurer une transition entre ce futur ensemble résidentiel et les établissements publics voisins de la route de l'Église (bureau d'arrondissement et nouvelle bibliothèque Monique-Corriveau). En outre, cette portion du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle ne présente pas d'espace public de détente susceptible de profiter tant aux résidants actuels et futurs du secteur qu'aux travailleurs. Qui plus est, elle est localisée à quelques pas seulement d'une forte concentration d'emplois du secteur régional Laurier, compris entre la route de l'Église et l'autoroute Henri-IV, qui ne dispose d'aucun espace de détente dédié à ces usagers. Un espace public localisé à cet endroit constituerait l'aboutissement du réseau d'espaces publics du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle.

Objectifs spécifiques

- Aménager un espace vert destiné aux résidants actuels et futurs ainsi qu'aux travailleurs du secteur et de la portion ouest du pôle régional Laurier.
- Créer un aménagement linéaire reliant l'ensemble des espaces publics du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle.

Pistes d'intervention

- Concevoir un parc public voué à la détente composé de sentiers de marche, de zones de plantation généreuses, possiblement d'un plan d'eau et d'aires de repos gazonnées agrémentées de bancs et de tables pour l'heure de lunch;
- Penser cet espace comme un lieu de transition entre l'habitation projetée à l'est de l'école secondaire de Rochebelle et les établissements municipaux de la route de l'Église;
    - Multiplier les liens entre le campus scolaire de Rochebelle, ce parc et la route de l'Église; sécuriser la traversée du boulevard Hochelaga vers ce parc pour les travailleurs désirant le fréquenter;
    - Faire de ce parc l'aboutissement du réseau d'espaces publics du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle;
- Créer des ouvertures dans le muret entourant le jardin du bureau d'arrondissement de façon à en permettre un accès élargi, sans toutefois dénaturer son concept d'origine; prévoir des liens entre ce jardin et le nouveau parc;
- Aménager une esplanade en rive est de la nouvelle rue nord-sud qui desservira le secteur de l'Église/De Rochebelle :
    - En faire un lieu appropriable doté de mobilier urbain approprié et prévoir une plantation généreuse;
    - Intégrer un élément conceptuel – par exemple un canal d'eau – formant un fil conducteur dans son aménagement et celui des différents espaces publics reliés par cette esplanade
    - En faire le lieu de passage privilégié des cheminements piétonniers et cyclables nord-sud au sein du quadrilatère.

Action

- Élaborer un concept détaillé d'aménagement du parc de détente et pour l'esplanade Rochebelle/Roland-Beaudin.

5.2.4. Parc et boisé Saint-Denys, axe Joli-Bois/Jean-Lelarge et placette Laurier Québec

Situé au cœur du secteur résidentiel Saint-Denys, le parc du même nom regroupe divers équipements sportifs et récréatifs concentrés en son centre, soit quatre courts de tennis, une piscine extérieure, un terrain de soccer, des jeux pour enfants et un bâtiment de service. Un boisé, concentré dans sa portion sud, occupe près du tiers de sa superficie. Le ministère de la Défense nationale possède aussi un terrain boisé à l'est de la rue du Joli-Bois. Constituant le prolongement naturel de la lisière boisée du parc Saint-Denys et présentant une valeur d'intérêt, ce boisé est traversé par quelques sentiers spontanés.

Bien qu'il constitue un actif pour celui-ci, le parc Saint-Denys n'est pas véritablement intégré à son quartier. Borné à l'ouest par une partie de la propriété du ministère de la Défense nationale, au nord par diverses propriétés privées et à l'est par le centre psychopédagogique de Québec, seule sa limite sud longe une voie publique – la rue de la Picardie –, mais ses installations n'en sont pas davantage visibles en raison du couvert boisé. Cet espace public demeure imperceptible à partir des artères entourant le secteur résidentiel Saint-Denys et aucun lien direct n'incite les passants, les visiteurs et les travailleurs du pôle régional Laurier à le fréquenter. En effet, la rue Jean-Lelarge qui croise le boulevard Hochelaga ne se prolonge pas jusqu'à la rue de la Picardie au nord et la propriété du ministère de la Défense nationale, par son occupation actuelle, constitue un obstacle aux cheminements piétonniers.

Le ministère de la Défense nationale prévoyant se départir de la majeure partie de sa propriété située au nord du boulevard Hochelaga, la Ville voit une occasion de consolider le parc Saint-Denys en y greffant les portions de terrains non propices au développement et de repenser les liens entre le boulevard Hochelaga et le parc. La création d'un lien direct entre le boulevard Hochelaga et le parc Saint-Denys permettrait d'élargir sa fréquentation de façon à en faire profiter un plus grand nombre de personnes. Ce lien piétonnier aurait avantage à se prolonger jusqu'au centre commercial Laurier Québec afin de favoriser les déplacements à pied des clients en provenance du secteur Saint-Denys. Un tel espace pourrait aussi prendre la forme d'une placette propice à la détente, dont les clients et les travailleurs profiteraient.

Objectifs spécifiques

- Consolider, réorganiser et améliorer l'encadrement, la visibilité et l'accès au parc Saint-Denys;
- Préserver et valoriser la portion du boisé du ministère de la Défense nationale présentant un intérêt;
- Créer un lien piétonnier entre le parc Saint-Denys et l'accès au magasin Sears du centre commercial Laurier Québec; doter ce dernier d'un espace appropriable par sa clientèle et ses travailleurs;

Pistes d'intervention

- Greffer le site du local communautaire du ministère de la Défense nationale au parc Saint-Denys; considérer la possibilité d'y relocaliser certains équipements du parc pour en accroître la visibilité et la protection naturelle dans le cas des jeux pour enfants, tout en libérant des espaces dégagés propices aux activités spontanées;
- Récupérer les terrains boisés du ministère de la Défense nationale à des fins publiques et de conservation naturelle; valoriser ce boisé par un nettoyage, l'aménagement éventuel de sentiers légers et l'application de mesures pour éviter l'empiétement par les riverains;
- Dans le cadre du redéveloppement de la propriété du ministère de la Défense nationale, prolonger la rue du Joli-Bois jusqu'au boulevard Hochelaga, dans l'axe approximatif de la rue Jean-Lelarge. Border cet axe de trottoirs et de plantations généreuses de façon à former un lien piétonnier convivial vers le parc Saint-Denys;
- Aménager un lien piétonnier convivial entre l'entrée du magasin Sears Laurier Québec et le boulevard Hochelaga dans l'axe de la rue Jean-Lelarge, à même le stationnement;
    - En concertation avec Laurier Québec, considérer la possibilité d'aménager ce lien sous forme de placette linéaire propice à la détente, que l'on pourrait agrémentée de bancs, de bassins d'eau et de plantations.

Action

- Élaborer un concept détaillé d'aménagement pour le parc et le boisé Saint-Denys, l'axe Jean-Lelarge et la placette Laurier Québec

5.2.5. Esplanade du Savoir (Saint-Denys) et jardin Van den Hende

Comme présenté à la sous-section 4.4.5, la Ville entend favoriser le développement des terrains vacants ou utilisés à des fins d'expérimentation agricole que possède l'Université Laval à l'ouest de l'axe Robert-Bourassa. La portion ouest du site est vouée à un développement résidentiel tandis que la portion comprise entre la propriété des Sœurs-du-

Bon-Pasteur et l'axe Robert-Bourassa est destinée à être occupée par des établissements de recherche. Conformément aux orientations et aux objectifs spécifiques d'aménagement énoncés pour ce secteur, la Ville propose d'assurer une transition entre ces vocations différentes, celle-ci pouvant prendre la forme d'un espace public. Ce dernier aurait aussi pour avantage d'offrir un lieu de détente aux futurs résidants et aux chercheurs du secteur.

Cette proposition d'aménagement demeure conditionnelle à la poursuite des échanges et d'une concertation à venir avec l'administration universitaire. Voici néanmoins les objectifs spécifiques et les pistes d'intervention ciblés par la Ville pour cet espace.

Objectifs spécifiques

- Aménager un espace public à la jonction du secteur résidentiel Saint-Denys et du secteur de recherche Robert-Bourassa afin d'assurer une transition et une certaine séparation entre ces deux zones d'activités différentes.

- Faire de cet espace public un lieu de convergence et de détente pour les résidants et les travailleurs futurs du secteur.

Pistes d'interventions

- Privilégier l'aménagement d'un espace public linéaire sous forme d'esplanade verte :
    - Localiser l'esplanade en bordure immédiate des pavillons de recherche, en rive est de la rue nord-sud projetée entre le chemin des Quatre-Bourgeois et la rue Marie-Fitzbach pour desservir les terrains constructibles du secteur;
    - Penser cet espace comme un lieu de transition entre les fonctions de recherche, générant une affluence quotidienne, et les fonctions résidentielles projetées; en faire aussi un point de convergence et de rencontre;
    - Faire de cette esplanade un cheminement linéaire naturel vers le Jardin Van den Hende en provenance nord, par l'aménagement de parcours piétonniers dirigés vers celui-ci; en faire un nouveau point d'accès;

- Développer un concept d'aménagement inspiré des vocations actuelles du secteur; en raison de sa longueur, considérer la possibilité de scinder cette esplanade en plusieurs séquences d'aménagement distinctes, mais complémentaires;
    - Considérer la possibilité d'évoquer l'utilisation des terrains, au cours des dernières décennies, comme lieu d'expérimentation agricole; par exemple, certains séquences pourraient pendre la forme de jardins collectifs;
    - Considérer la possibilité d'inclure des aménagements horticoles à l'approche du jardin-Van den Hende, ceux-ci agissant comme vitrine publique;
    - Doter certaines séquences d'un aménagement plus aéré afin d'offrir des espaces propices aux activités spontanées ou simplement à la détente;

Action

- Poursuivre les échanges avec l'Université Laval pour déterminer les modalités d'aménagement de l'esplanade du Savoir;
- Collaborer avec l'Université Laval à l'élaboration d'un concept détaillé d'aménagement pour l'esplanade du Savoir (Saint-Denys) et la mise en valeur du jardin Van den Hende

5.3. La signature visuelle, le mobilier urbain, l'éclairage et l'art urbain

Développé à partir des années 50, le plateau centre de Sainte-Foy se positionne comme un secteur où l'expression d'une ville dynamique et moderne pourrait être communiquée au moyen d'aménagements distinctifs et d'une architecture exemplaire et novatrice. De plus, la proximité du campus de l'Université Laval offre l'occasion d'intégrer dans cette thématique un volet relié au savoir, par la transmission des connaissances au grand public au moyen d'œuvres d'art, de mobilier et d'aménagements urbains. En planifiant le développement du secteur selon les principes de développement durable, la Ville souhaite marquer l'époque actuelle d'un patrimoine contemporain de qualité à léguer aux générations futures.

Les objectifs spécifiques poursuivis et les règles d'interventions sous-jacentes sont les suivantes :

Objectifs spécifiques :

- Doter le secteur d'une image à la hauteur de son importance régionale et son rôle d'accueil à la capitale exprimant les thèmes de la modernité et du savoir.
- Développer une approche permettant la création d'espaces publics représentatifs d'un réel centre urbain.

Pistes d'intervention

- Réaménager les axes majeurs (Laurier, Hochelaga, de l'Église, Robert-Bourassa, des Hôtels) de manière à donner au secteur une unité, et ce, en lien avec les autres projets d'aménagement en cours (par exemple, le Schéma directeur pour l'entrée de la capitale nationale, la mobilité durable, le parcours d'accueil, etc.).
- Créer une séquence visuelle d'éléments signalétiques (œuvres d'art, éclairage, places publiques, etc.) tout au long des axes majeurs à partir des entrées principales au secteur.
- Développer un mobilier urbain avec une signature propre.
- Positionner l'art public dans le secteur en l'inscrivant au cœur des plans d'aménagement.
- Favoriser l'implantation d'œuvres contemporaines, ambitieuses et pérennes qui intègrent des technologies de pointe dans le domaine des arts et de la culture.
- Favoriser une approche de travail en équipe multidisciplinaire regroupant architectes, architectes paysagistes, urbanistes, ingénieurs, designers, artistes, concepteurs d'éclairages, etc.

Action

- Doter le PPU du plateau centre de Sainte-Foy d'un plan directeur d'identification et de signature visuelle

5.4. Les projets structurants autres que municipaux

5.4.1. Schéma directeur de l'entrée de la capitale

Le ministère des Transports, en collaboration avec la Ville de Québec et la Commission de la capitale nationale, a entrepris une réflexion majeure sur le secteur de l'entrée à la capitale incluant la tête des ponts, le secteur de l'avenue des Hôtels, le boulevard Laurier jusqu'à l'avenue des Gouverneurs et une partie des axes des autoroutes Henri-IV et Duplessis. Elle a, à cette fin, mandaté un consultant pour l'élaboration d'un schéma directeur de réaménagement, en se basant sur les enjeux de mobilité durable qui s'appuient sur une vision à long terme prenant en compte le caractère indissociable des dimensions environnementales, paysagères, sociales, économiques et d'aménagement du territoire.

Le MTQ et ses partenaires souhaitent, par ce schéma directeur, obtenir une vision d'ensemble à long terme pour l'entrée de la capitale, laquelle donnera une signature au secteur et témoignera du statut particulier de la ville de Québec. Elle doit concourir à améliorer l'image des portes d'entrée et des voies d'accès à la capitale nationale et implanter un parcours d'accueil. À cette fin, le schéma doit proposer une approche intégrée de l'aménagement urbain et des transports, où, en plus de l'aspect de mobilité durable, les aspects économiques, sociaux, architecturaux, urbanistiques, paysagers et environnementaux sont pris en compte. Enfin, cette vision d'avenir devra s'inscrire dans un contexte de développement durable, en visant l'atteinte d'un équilibre entre les aspects environnementaux, sociaux et économiques.

Les objectifs spécifiques poursuivis par cette démarche et les règles d'interventions sous-jacentes sont ici énumérés :

Objectifs spécifiques

- Définir une vision commune d'aménagement, conforme aux orientations du Plan de mobilité durable, du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) et du programme particulier d'urbanisme (PPU) du plateau centre de Sainte-Foy et qui soutient le développement économique ainsi que la consolidation et la mise en valeur du cadre bâti;

- Marquer le paysage du territoire d'étude afin de lui donner une image digne de son rôle d'entrée à la capitale et intégrer les intentions et les principes d'aménagement du parcours d'accueil projeté par la CCNQ;
- Assurer la fonction de transit découlant de la mission du ministère des Transports du Québec et l'efficience des différents réseaux routiers;
- Améliorer l'accessibilité par tous les modes de transport et réaliser un aménagement urbain favorisant le transport en commun et le transport actif.

Pistes d'intervention

Aménagement du territoire et paysage

- Réaliser des aménagements urbains conviviaux soutenant la qualité de l'expérience urbaine ainsi que les déplacements actifs et le transport en commun;
- Favoriser l'accessibilité, la densification, une multifonctionnalité accrue, la cohabitation et l'intégration des quartiers de façon à stimuler le développement économique;
- Créer un paysage urbain de qualité et mettre en valeur le milieu et les éléments naturels et bâtis du territoire d'étude;
- Aménager des nœuds importants comme repères dans l'espace urbain afin de favoriser l'orientation des visiteurs;
- Accroître la disponibilité de sites potentiels au développement.

Développement économique

- Assurer une meilleure fluidité du transport des marchandises, des usagers du réseau routier et du transport en commun, réduisant ainsi l'impact et les coûts liés aux déplacements;
- Contribuer à freiner l'augmentation des temps de déplacement;
- Favoriser les concepts de réaménagement qui présentent le meilleur ratio coûts-bénéfices.

Transports

- Favoriser la complémentarité entre les réseaux routiers du ministère et de la Ville de Québec;
- Faciliter l'accès aux équipements régionaux (aquarium, gare ferroviaire, etc.);
- Confirmer la vocation d'artère principale du boulevard Laurier;
- Arrimer le réaménagement du boulevard Laurier, de l'avenue des Hôtels et du boulevard Hochelaga au projet de réaménagement de l'échangeur au nord des ponts (Québec et Pierre-Laporte).
- Diversifier l'offre de transport (transport actif, en commun, individuel, véhicules lourds, etc.) et favoriser l'intermodalité dans l'atteinte des objectifs du Plan de mobilité durable;
  - Accroître l'offre en matière de transport en commun; prévoir les infrastructures pour assurer le lien entre la rive-nord et la rive-sud à court et à long terme, par la mise en place d'un système de transport en site propre incluant le tramway;
  - Renforcer l'offre en transports actifs sur le pont de Québec, l'avenue des Hôtels, le boulevard Hochelaga et le boulevard Laurier;

Environnement

- Contribuer à réduire les gaz à effet de serre conformément aux objectifs gouvernementaux et municipaux;
- Prendre en considération les impacts sur la santé et la sécurité des citoyens;
- Prendre en considération les enjeux microclimatiques dans la conception des aménagements;
- Intégrer des technologies novatrices pour la gestion des eaux, de l'éclairage, du traitement des surfaces au sol, etc.

5.4.2. Le parcours d'accueil de la capitale

Imaginé par la *Commission de la capitale nationale de Québec* (CCNQ), le parcours d'accueil est un axe entre l'aéroport international Jean-Lesage et le centre-ville de Québec. Le projet, qui n'en est qu'à l'étape de la réflexion préliminaire, vise à développer une voie d'accès symbolique pour accueillir les visiteurs au cœur historique et politique de la capitale du Québec. Le parcours empruntera la voie d'accès à l'aéroport, la route de l'Aéroport et l'autoroute Duplessis, puis offrira deux options : la voie urbaine du boulevard Laurier et la voie panoramique du boulevard Champlain et de la côte Gilmour. Il

se poursuivra dans le décorum solennel de la Grande Allée et sera terminera à l'hôtel du Parlement, siège de l'Assemblée nationale.

La Ville soutient la mise en œuvre de ce parcours d'accueil qui reflète ses intentions pour le boulevard Laurier. Elle note que ce dernier constituera une étape importante dans l'itinéraire retenu. Les objectifs spécifiques poursuivis et les règles d'interventions sous-jacentes sont ici énumérés :

Objectifs spécifiques

- Améliorer l'accès au cœur de la capitale à partir de l'aéroport international Jean-Lesage et désigner un parcours d'accueil des visiteurs.
- Participer à l'image de marque de la capitale québécoise sur la scène internationale.
- Développer un sentiment de fierté des citoyens de Québec et du Québec.
- Orienter les choix et les décisions futures qui concernent le parcours d'accueil.
- Développer un cadre de référence en matière d'aménagement du parcours afin d'éclairer la transformation et la mise en valeur du parcours d'accueil.

Pistes d'intervention

- Développer des aménagements basés sur l'idée d'une galerie d'art à ciel ouvert agissant comme fil narratif et élément signal du parcours d'accueil, permettant de le reconnaître en tout temps et d'orienter efficacement les visiteurs à l'aller et au retour;
- Moduler les aménagements en fonction des différents milieux traversés;
- Intégrer des critères de performance comme l'innovation, la capacité évocatrice du savoir-faire québécois ainsi que l'intégration des principes de développement durable.
- Protéger et valoriser les éléments notables du paysage situés dans la zone d'influence et à proximité du parcours.
- Assurer une expérience automobile et piétonne (et ultimement cycliste et de transport en commun) de qualité;
- Orienter les réaménagements à venir aux abords du parcours (pistes de design) et des structures.

5.5. Les infrastructures

Dans le cadre du présent PPU, la Ville a déterminé différents axes majeurs de circulation pour lesquels un réaménagement urbain serait profitable. De son côté, le Service de l'ingénierie détient un inventaire détaillé de l'état des chaussées, des trottoirs et des infrastructures souterraines. Ces données sont utiles pour planifier les priorités d'interventions en matière de réaménagement. Par ailleurs, tout projet de réfection souterraine ou de surface portant sur l'un des axes ciblés au PPU constituera une occasion à saisir et devra nécessairement inclure une stratégie de réaménagement urbain.

5.5.1. Aqueduc, eaux usées et pluviales

État de la situation

Le guide pour l'élaboration d'un Plan d'intervention proposé par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) établit les critères de désuétudes et de priorisation qui sont à la base de l'analyse de l'état des conduites d'aqueduc et d'égouts. Les critères principaux pour évaluer la désuétude des conduites d'aqueduc sont les suivants : taux de réparation; facteur de bris; conduites hors services. Les critères principaux pour évaluer la désuétude des conduites d'égouts sont les suivants : déficiences fonctionnelles, état structural, refoulements d'égouts, routes de nettoyage.

Le secteur à desservir est alimenté par l'usine de traitement d'eau (UTE) de Sainte-Foy. Selon une évaluation sommaire, la demande en eau potable supplémentaire associée aux nouveaux développements du secteur du PPU sera relativement importante ce qui sollicitera l'ensemble des ouvrages de production et de distribution d'eau potable situés entre l'UTE et le secteur à desservir. Des investissements seront nécessaires pour consolider le réseau d'aqueduc de ce secteur, à court et à moyen terme. Par ailleurs, le territoire est constitué principalement d'un réseau d'égout unitaire où les eaux de pluie et les eaux usées sont véhiculées par une seule conduite. Le réseau d'égouts de certaines rues a été séparé, mais l'égout pluvial se jette généralement dans un réseau unitaire en aval. Il n'est pas nécessairement recommandé de séparer l'ensemble des réseaux unitaires et une étude est requise par le Service de l'ingénierie pour planifier les interventions à réaliser. Le seul réseau pluvial d'intérêt à développer serait celui du boulevard Laurier et de l'avenue des Hôtels.

Le PPU comporte des zones de développement avec plusieurs bassins versants d'égouts. Il y a neuf points de raccordement à l'intercepteur régional d'eaux usées au moyen de six ouvrages (un réservoir, un trop-plein, trois régulateurs et une chambre de raccordement). À cet égard, il y a lieu d'étudier la possibilité :

- d'unifier les conduites pluviales sous le boulevard Laurier et de favoriser l'écoulement vers l'avenue des Hôtels;
- que l'exutoire de la conduite pluviale de l'avenue des Hôtels se déverse vers l'autoroute Henri-IV, puis jusqu'au fleuve Saint-Laurent;
- que cet exutoire soit en fossé ou en conduite à partir de l'autoroute Henri-IV et de s'adapter aux projets du MTQ.

Recommandations

- La Ville doit tenir compte des contraintes liées à l'état et à la capacité actuels et futurs des réseaux d'aqueduc, d'égouts pluvial et sanitaire, de chaussées et d'utilités publiques. Elle doit planifier ses interventions et son développement en intégrant les besoins de chacune de ces disciplines;
- Considérant l'envergure du secteur à l'étude, la complexité liée au phasage des travaux et à la préparation des échéanciers, selon les contraintes de chaque réseau, constitue un enjeu important pour le développement du plateau centre de Sainte-Foy. Les délais d'intervention en matière d'ingénierie doivent être pris en compte dans les échéanciers lors de la planification d'opération d'aménagement et de développement;
- Les infrastructures des réseaux d'aqueduc, d'égouts pluvial et sanitaire, de chaussées et d'utilités publiques ne sont pas un obstacle majeur au développement de ce secteur, mais doivent faire l'objet d'une planification particulière. Les principaux travaux anticipés sont la construction du collecteur principal d'égout pluvial et les raccordements d'aqueduc.

5.5.2. Enfouissement des réseaux câblés d'utilité publique

Le plan ci-contre illustre la desserte du plateau centre de Sainte-Foy par les réseaux locaux de distribution d'électricité. Les réseaux installés en souterrain sont représentés en vert. En bleu, sont représentées les lignes de distribution aérienne implantées dans la plupart des cas en arrière-lot. Les travaux projetés devront tenir compte des infrastructures en place de façon à développer des stratégies d'intervention appropriées. Des lignes aériennes sont encore présentes au sein du pôle multifonctionnel Laurier et dans le secteur des ponts.

Considérant le rôle stratégique d'entrée à la capitale et l'envergure des projets immobiliers en cours et à venir dans ces secteurs, la présence de certaines lignes aériennes n'est plus souhaitable. Le réaménagement global du secteur des ponts, qui s'inscrit dans le cadre du Schéma directeur d'aménagement de l'entrée de la capitale en cours d'élaboration, sera l'occasion d'éliminer les lignes aériennes de distribution locale considérées indésirables dans ce secteur. Dans les secteurs stratégiques de redéveloppement, les réseaux d'utilités publiques aériens devront graduellement céder la place à des réseaux souterrains. Il faudra profiter de chaque projet de développement ou de redéveloppement ponctuel ou d'ensemble pour éliminer les lignes aériennes indésirables. Dans les secteurs stables non visés par une transformation, le maintien des lignes de distribution existantes en arrière lot sera cependant considéré acceptable.

Par son *Programme d'enfouissement des réseaux câblés sur des voies publiques*, Hydro-Québec soutient les municipalités dans leurs efforts pour embellir les quartiers résidentiels ou commerciaux de moyenne ou de forte densité en leur versant une contribution financière pour l'enfouissement de certains tronçons. Ce programme qui appuie les efforts de revitalisation des centres urbains, particulièrement le long des voies publiques, convient parfaitement au projet global de réaménagement et de mise en valeur du plateau centre de Sainte-Foy. Enfin, dans le cadre de projets immobiliers de très grande envergure, la contribution des promoteurs aux travaux d'enfouissement sera souhaitable et favorisée.

Recommandations

- Dans le contexte de la mise en valeur de l'entrée de ville et de la consolidation du développement, le retrait des lignes de distribution aériennes présentes dans le secteur de l'avenue des Hôtels, entre le chemin Saint-Louis et l'Aquarium du Québec, doit être considéré. Cette intervention est indépendante de toute autre intervention susceptible d'être recommandée par le MTQ dans le cadre du Schéma directeur de l'entrée de la capitale à l'égard des pylônes de transport d'énergie qui traversent le secteur.
- Au sein du pôle multifonctionnel régional Laurier, des lignes aériennes subsistent le long des rues Jules-Dallaire et de Soulanges. Côtoyant un nouveau complexe de 29 étages, ces lignes aériennes n'ont plus leur place et devront être enfouies lors du réaménagement des rues visées.
- Dans le secteur résidentiel Saint-Denys, les lignes aériennes qui desservent les propriétés du ministère de la Défense nationale sont vouées à disparaître lors de la requalification et du redéveloppement global de ces terrains. De même,

des lignes aériennes longent les rues Marie-Fitzbach et des Forges, sur les propriétés de l'Université Laval. Lors d'un redéveloppement, ces dernières gagneront également à être relocalisées hors rue ou enfouies.

- Dans le secteur de l'Église/De Rochebelle, des lignes aériennes desservent les propriétés de la Commission scolaire des Découvreurs. Un développement partiel à des fins résidentielles et l'aménagement d'espaces publics étant envisagés à moyen terme, il sera requis d'enfouir ces lignes.

Figure 46 : Zones prioritaires d'enfouissement des réseaux câblés urbains

6. Conclusion

En plus d'inclure le pôle multifonctionnel régional Laurier, les secteurs résidentiels environnants, le secteur des ponts et de l'avenue des Hôtels, le plateau centre de Sainte-Foy est traversé par plusieurs artères importantes, dont le boulevard Laurier et la route de l'Église. Deuxième pôle d'affaires et d'emplois régional localisé à l'entrée de la ville, ce vaste territoire présente un réel attrait pour la réalisation de projets immobiliers majeurs – nombreux à être soumis à la Ville – il faut noter que ceux-ci peuvent avoir un impact sur le paysage et la forme urbaine, la circulation et la qualité de vie du milieu. Voilà pourquoi la Ville de Québec a développé une stratégie d'intervention et s'est doté d'un programme particulier d'urbanisme, pour préciser la nature des interventions qu'elle privilégie pour le développement futur du secteur et assurer sa mise en valeur. Présentant la vision d'avenir du plateau centre de Sainte-Foy, le PPU – outil de planification officiel – constitue le document de référence pour poursuivre son développement, sa consolidation et sa mise en valeur.

Le PPU contient un cadre normatif détaillé soutenant la vision d'avenir et les orientations poursuivies par la Ville pour ce secteur : ce contenu dicte la nature des modifications qui devront être apportées au Règlement sur l'urbanisme de l'arrondissement Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge dès l'entrée en vigueur du PPU. Il formule des recommandations visant à assujettir la majeure partie du plateau centre de Sainte-Foy à l'encadrement architectural de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec. Le PPU porte aussi une attention particulière à l'ossature des déplacements, tous modes confondus et propose des stratégies de consolidation, d'aménagement et de développement pour chacun des cinq secteurs qui composent le plateau centre de Sainte-Foy. Enfin, il propose la réalisation d'interventions qui, à court, moyen ou long terme, contribueront à mettre en valeur ce pôle majeur, à lui attribuer une image de marque reflétant sa modernité et son dynamisme, à bonifier la qualité des espaces publics et à améliorer la qualité de vie des citoyens. C'est ainsi que sont présentées des hypothèses de réaménagement des artères du secteur ainsi que des propositions de mise en valeur des parcs existants ou la création d'espaces publics.

La Ville de Québec est d'avis que l'encadrement offert par ce programme particulier d'urbanisme et les modifications qui seront apportées à la réglementation municipale permettront la réalisation d'un développement cohérent favorisant une consolidation globale du plateau centre de Sainte-Foy, sa valorisation et l'amélioration de la qualité de vie des gens qui le fréquentent. Tout nouveau projet déposé auprès des instances municipales dans ce secteur sera évalué en fonction des orientations et des principes d'interventions véhiculés par le programme particulier d'urbanisme en ce qui a trait aux gabarits, aux usages, à l'aménagement, à l'architecture et au paysage.

Les initiatives municipales sont essentielles à la mise en œuvre de la vision d'avenir de la Ville de Québec pour le plateau centre de Sainte-Foy. Cependant, la contribution du secteur privé est incontournable à l'atteinte des objectifs ciblés en matière de consolidation, de mise en valeur et d'embellissement. C'est pourquoi la Ville invite les propriétaires, les promoteurs ou les professionnels de l'aménagement à soutenir ses efforts en visant la réalisation d'interventions exemplaires et de grande qualité lorsqu'ils conçoivent un projet d'insertion, d'agrandissement, de développement ou de requalification, incluant l'aménagement global de la propriété visée.

Annexes du PPU

Figure 1 : photographie aérienne, ponts et échangeurs

Figure 2: photographie aérienne, secteur régional Laurier

Figure 3 : Évolution du territoire, période 1640-1845

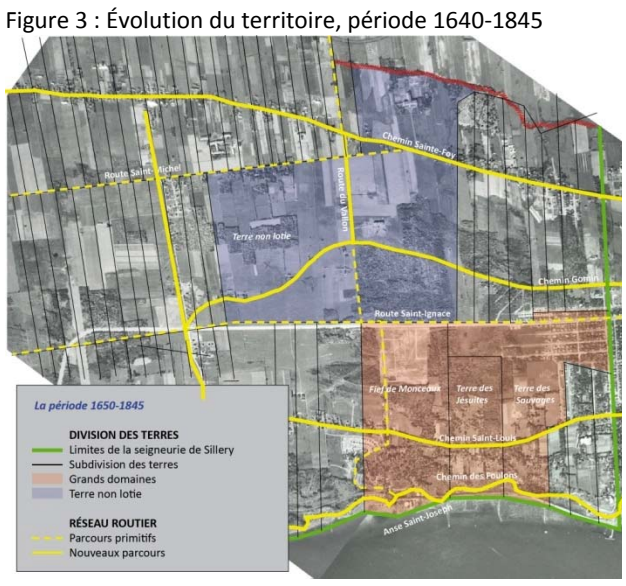

Figure 4 : Évolution du territoire, période 1875-1945

Figure 5: Évolution du territoire, période 1945-1950

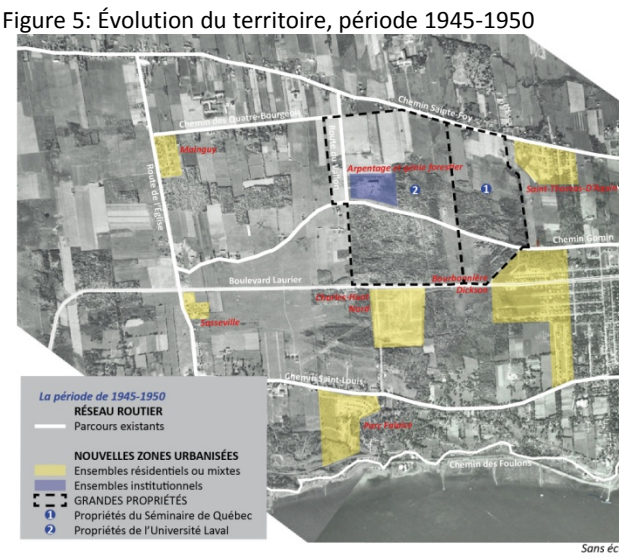

Figure 6 : Évolution du territoire, période 1950-1965

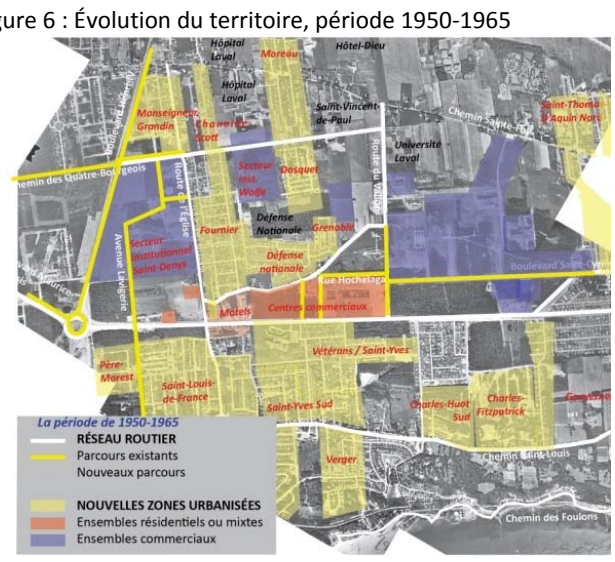

Figure 7 : Schéma particulier d'aménagement du centre-ville de Sainte-Foy, Lahaye et Ouellet, 1975

Figure 8 : Plan intégré de requalification du secteur Saint-Denys, Groupe de recherche en architecture de l'Université Laval, 1998

Figure 9 : Concept pour la requalification du corridor urbain du boulevard Laurier, 2001

Figure 10 : PDAD, Arrondissement Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, 2005

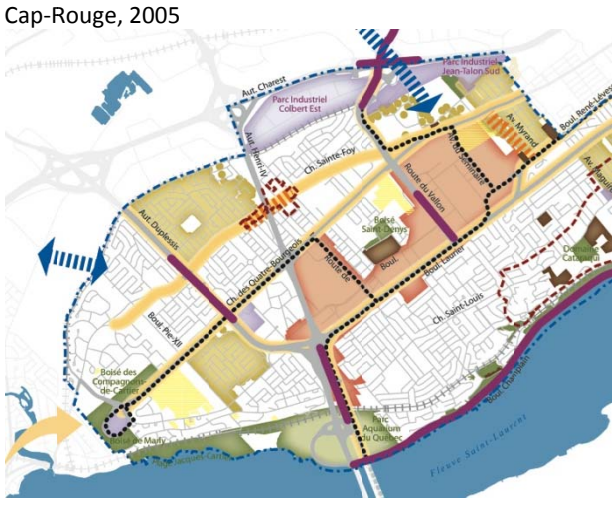

Figure 11 : Parcours d'accueil à la Capitale, CCNQ

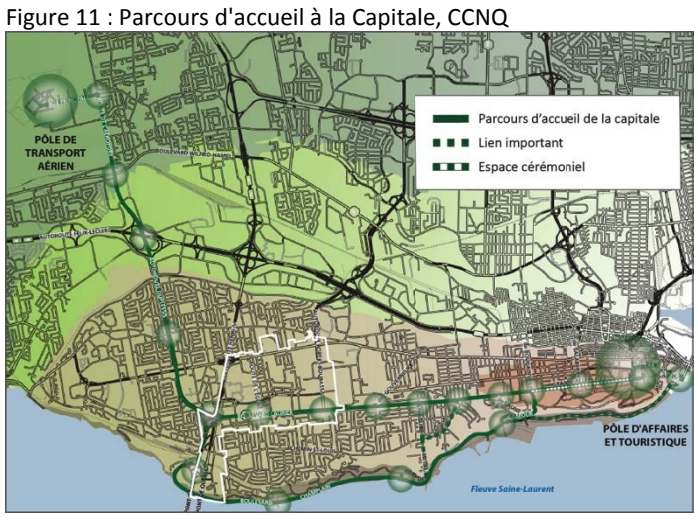

Figure 12 : Plan des grands propriétaires fonciers

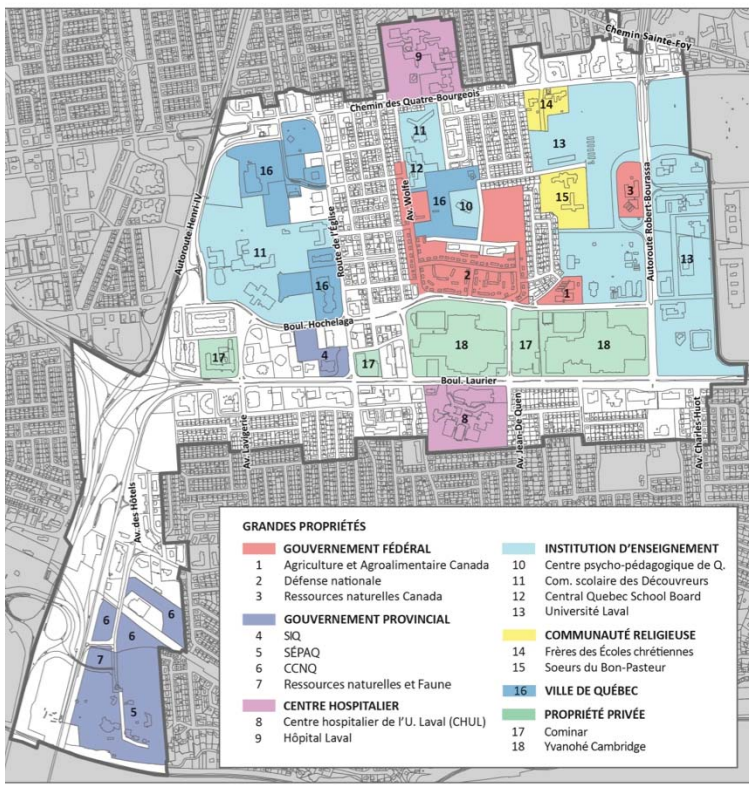

Figure 13 : Plan de l'utilisation du sol

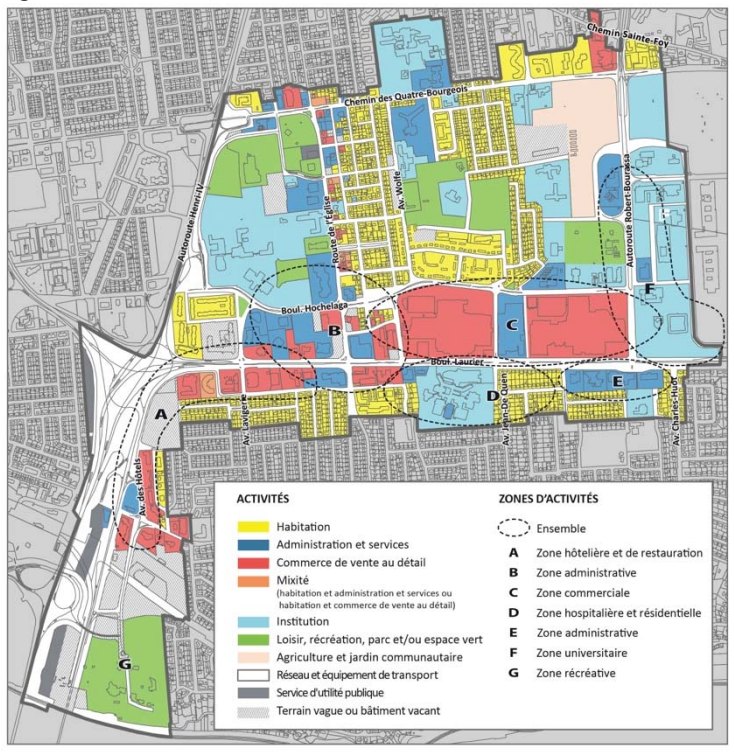

Figure 14 : Plan des concentrations institutionnelles et communautaires

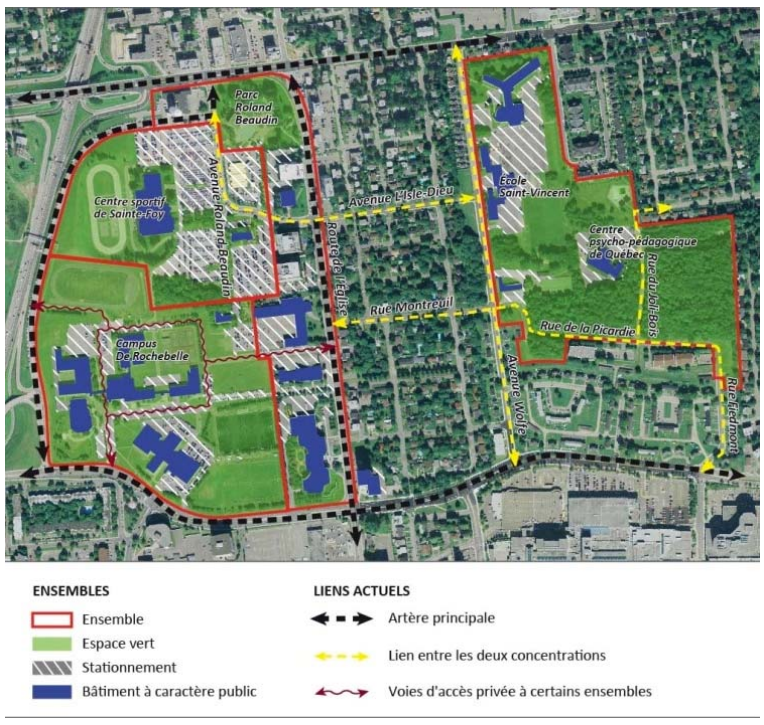

Figure 15 : Plan des concentrations d'activités hôtelières, administratives et commerciales

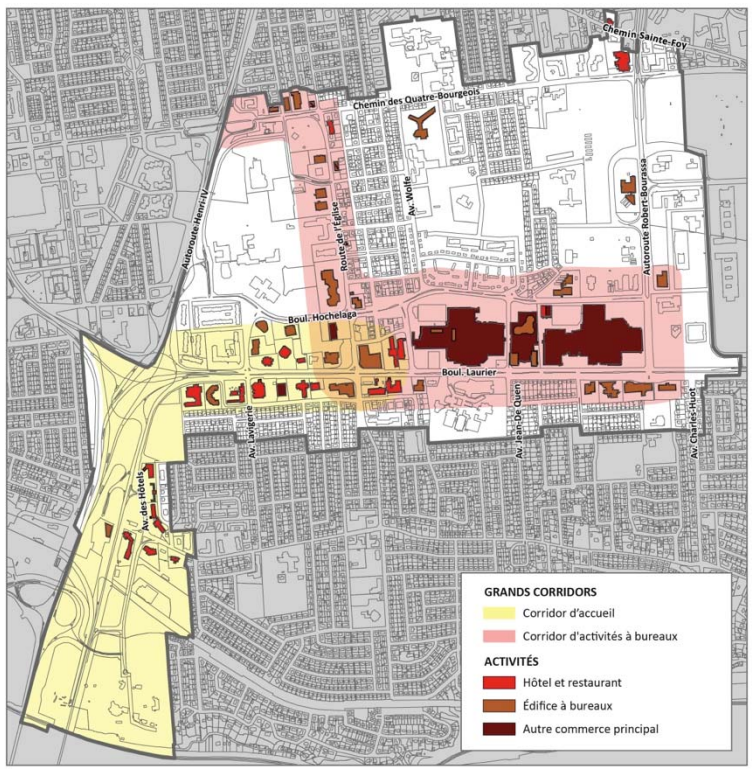

Figure 16 : Plan des activités liées au Savoir et aux technologies

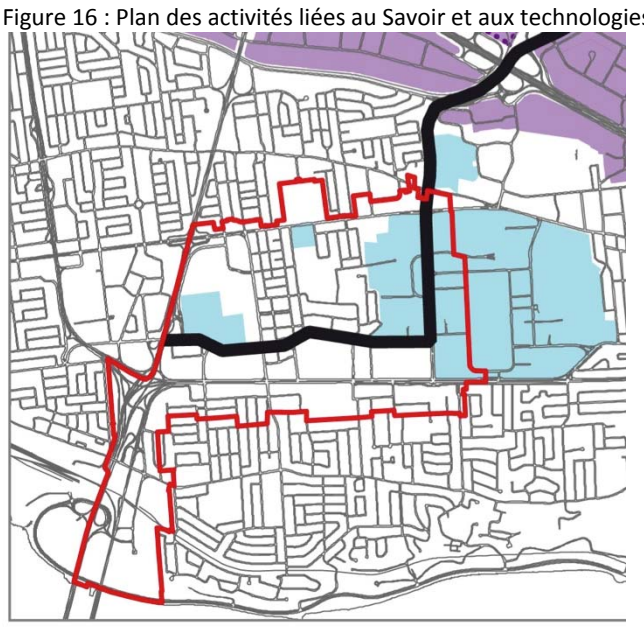

Figure 17 : Plan de la hauteur des bâtiments actuels

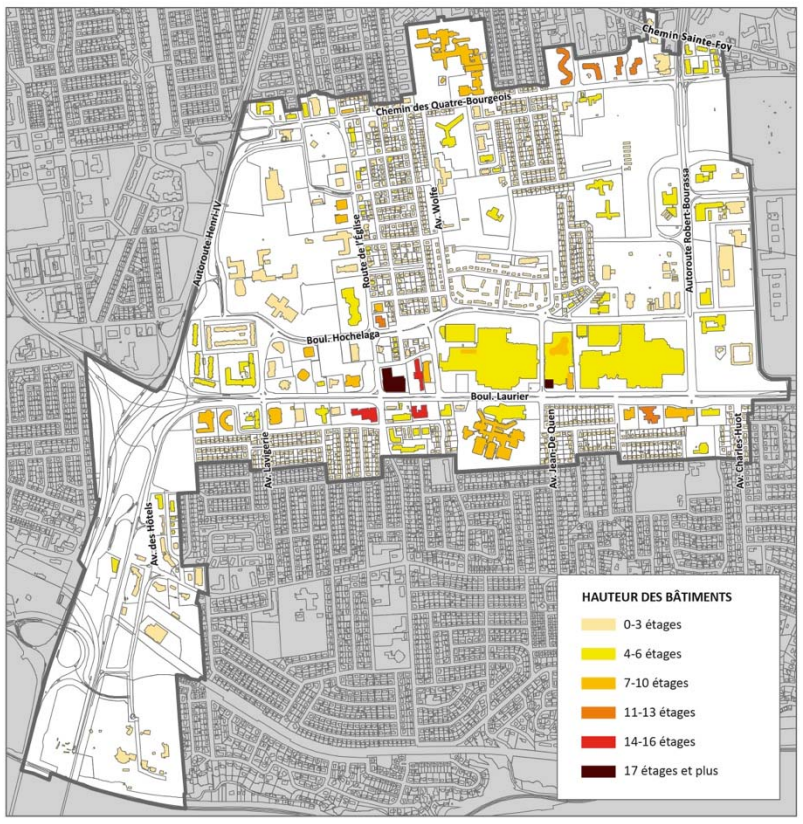

Figure 18 : Plan de la répartition des activités résidentielles et de leur intensité

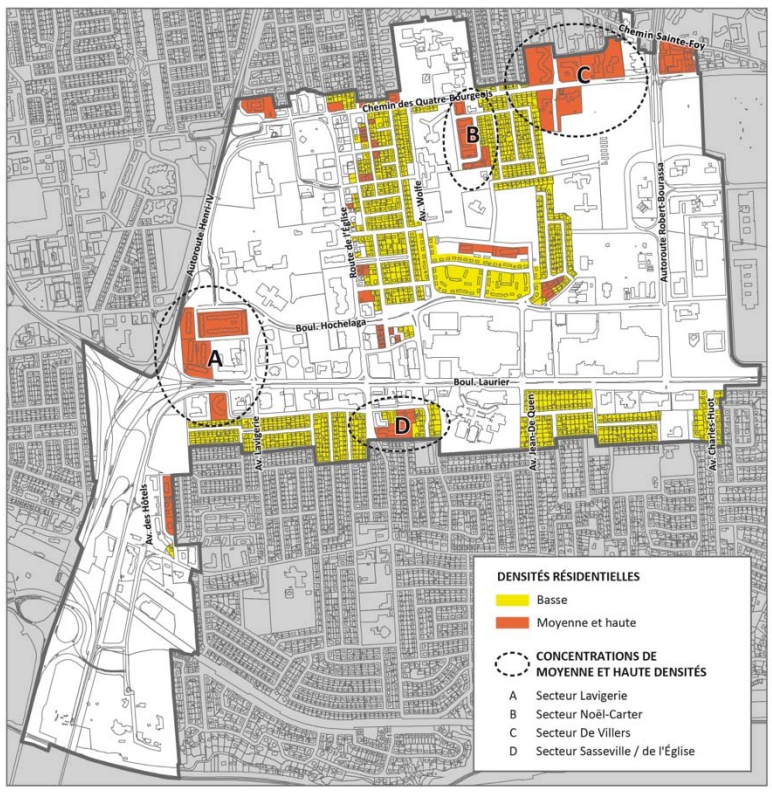

Figure 19 : Corridors de consolidation et transition des densités

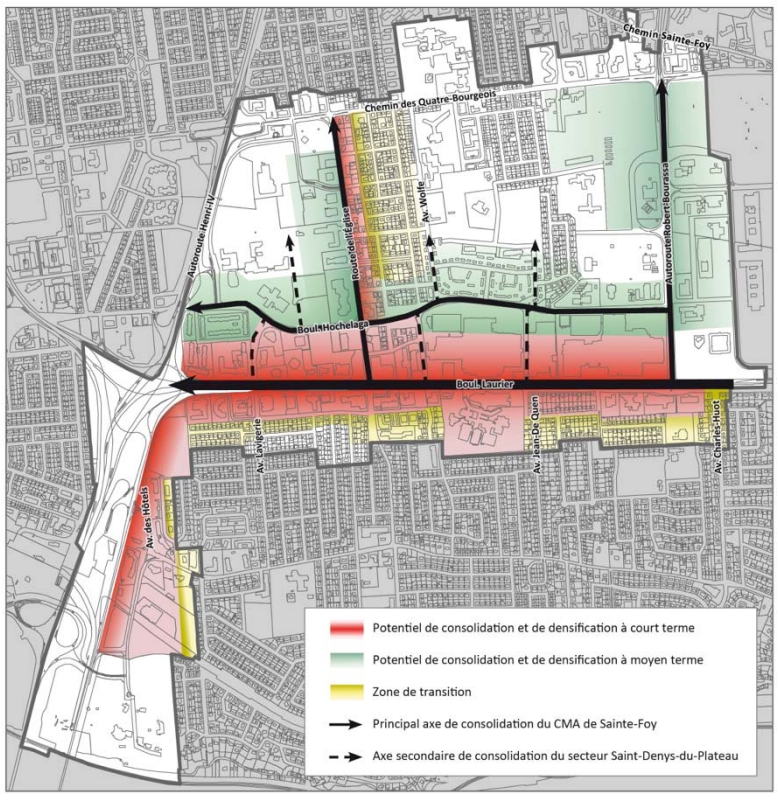

Figure 20 : Plan des espaces sous-développés en support à la consolidation

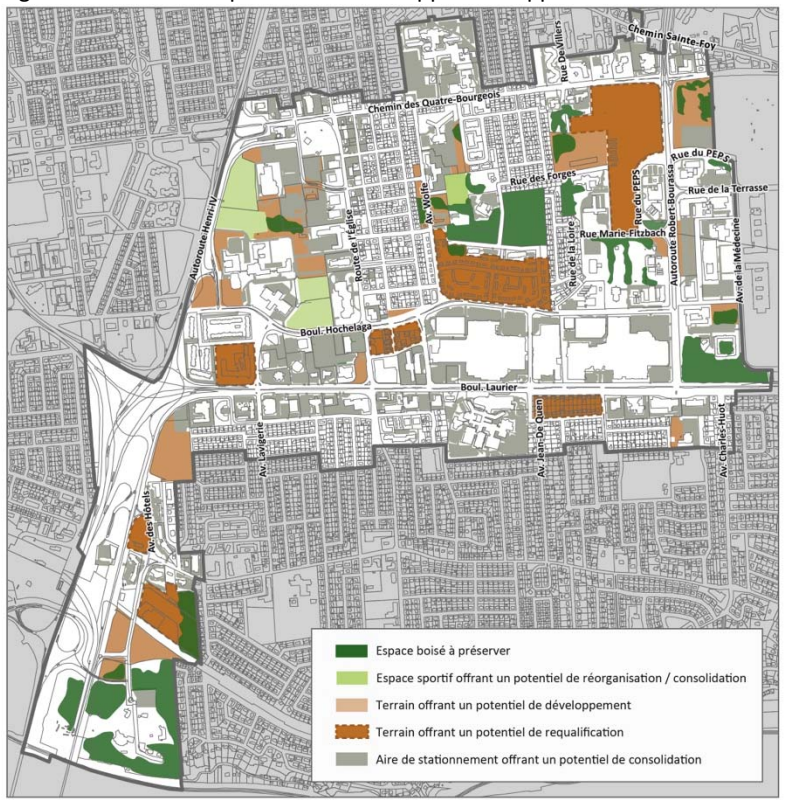

Figure 21 : Plan de la hiérarchie du réseau routier

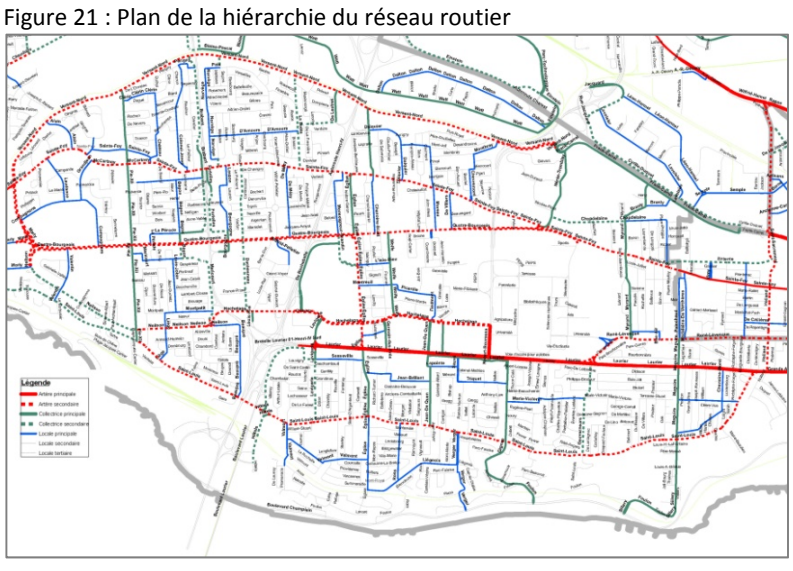

Figure 22 : Plan des nouveaux liens potentiels

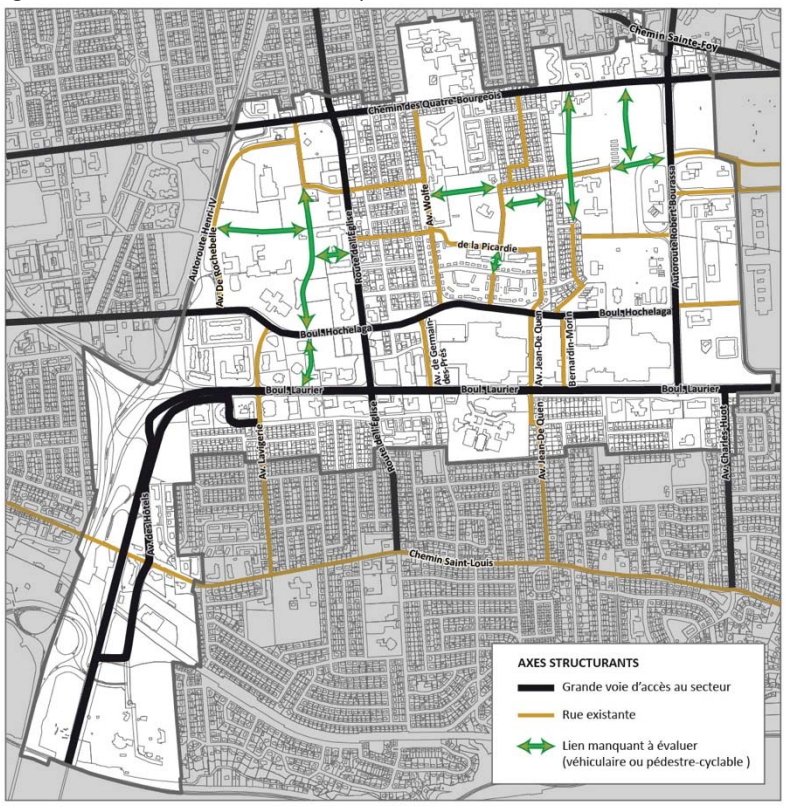

Figure 23 : Plan des parcours automobiles complémentaires au boulevard Laurier

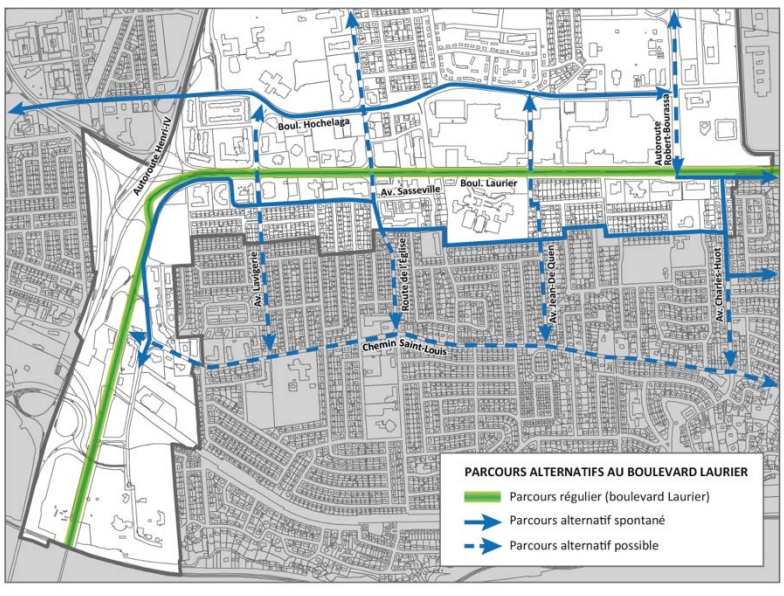

Figure 24 : Desserte actuelle en transport collectif

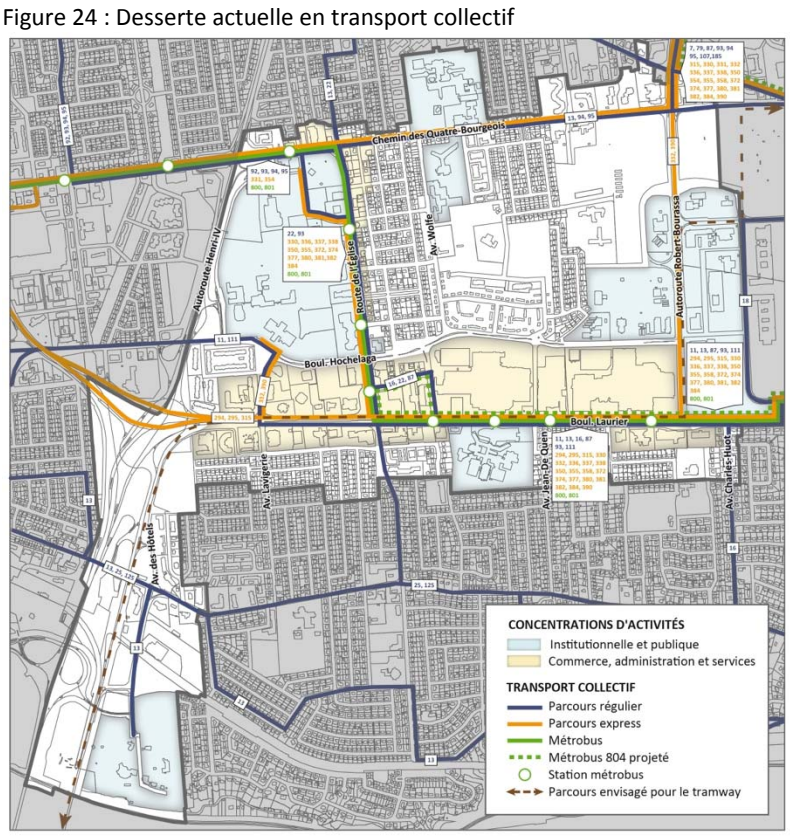

Figure 25 : Réseau cyclable actuel

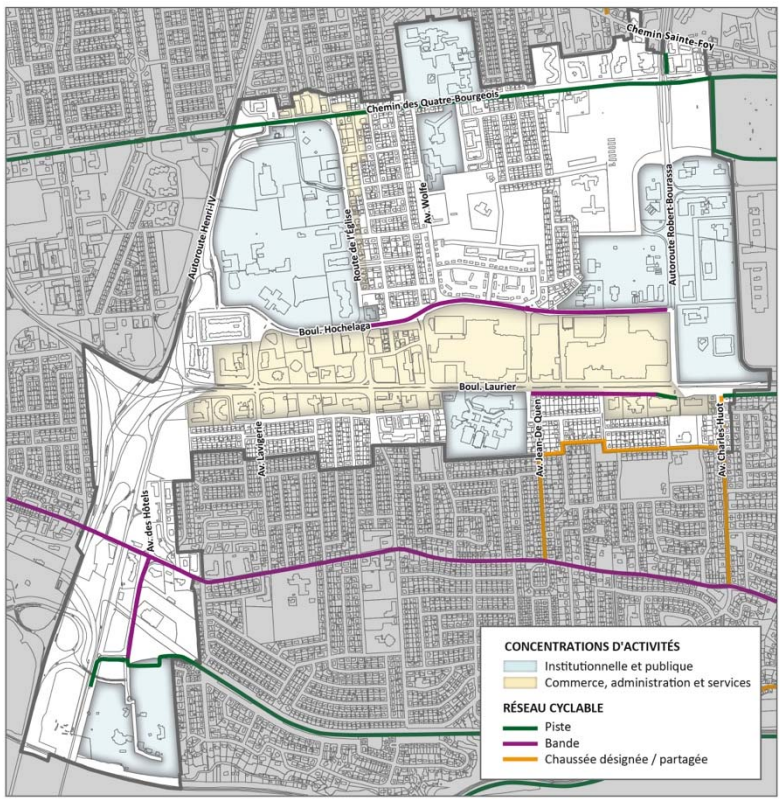

Figure 26 : Parcours piétonniers formels et informels actuels

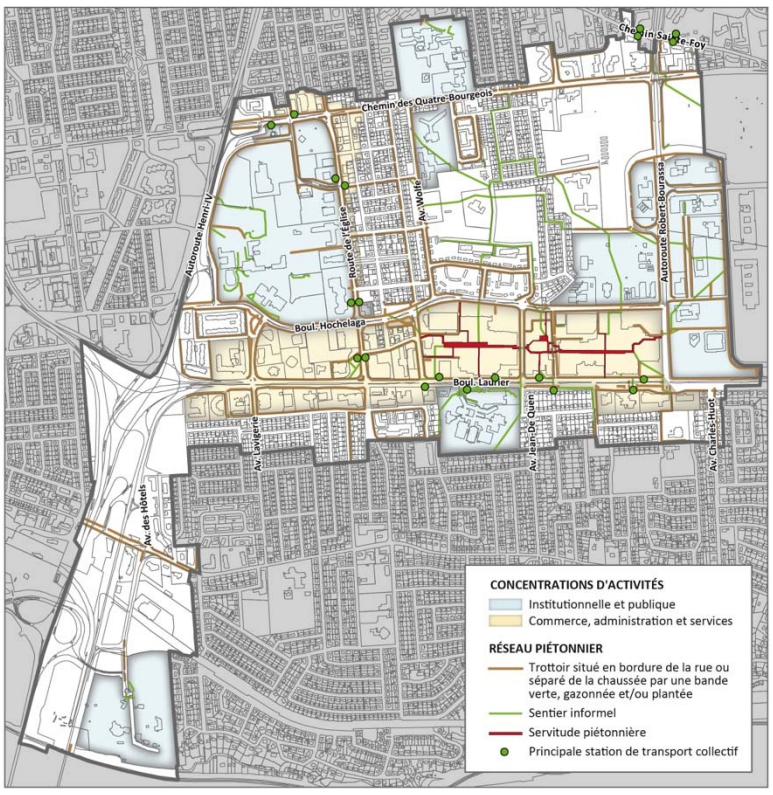

Figure 27 : Plan de la répartition des espaces boisés et plantés actuels

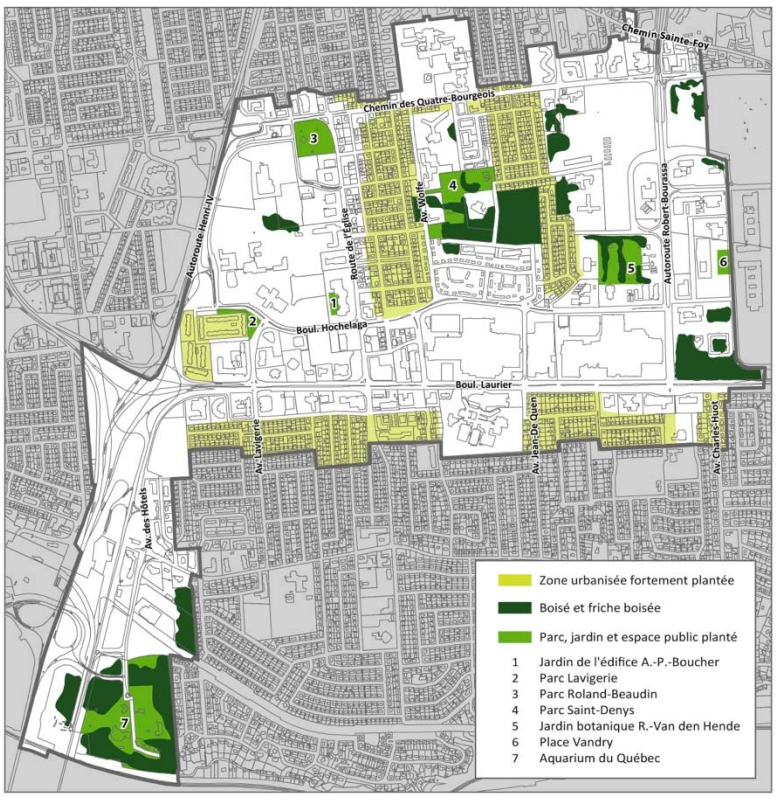

Figure 28 : Carte du territoire d'application du PPU

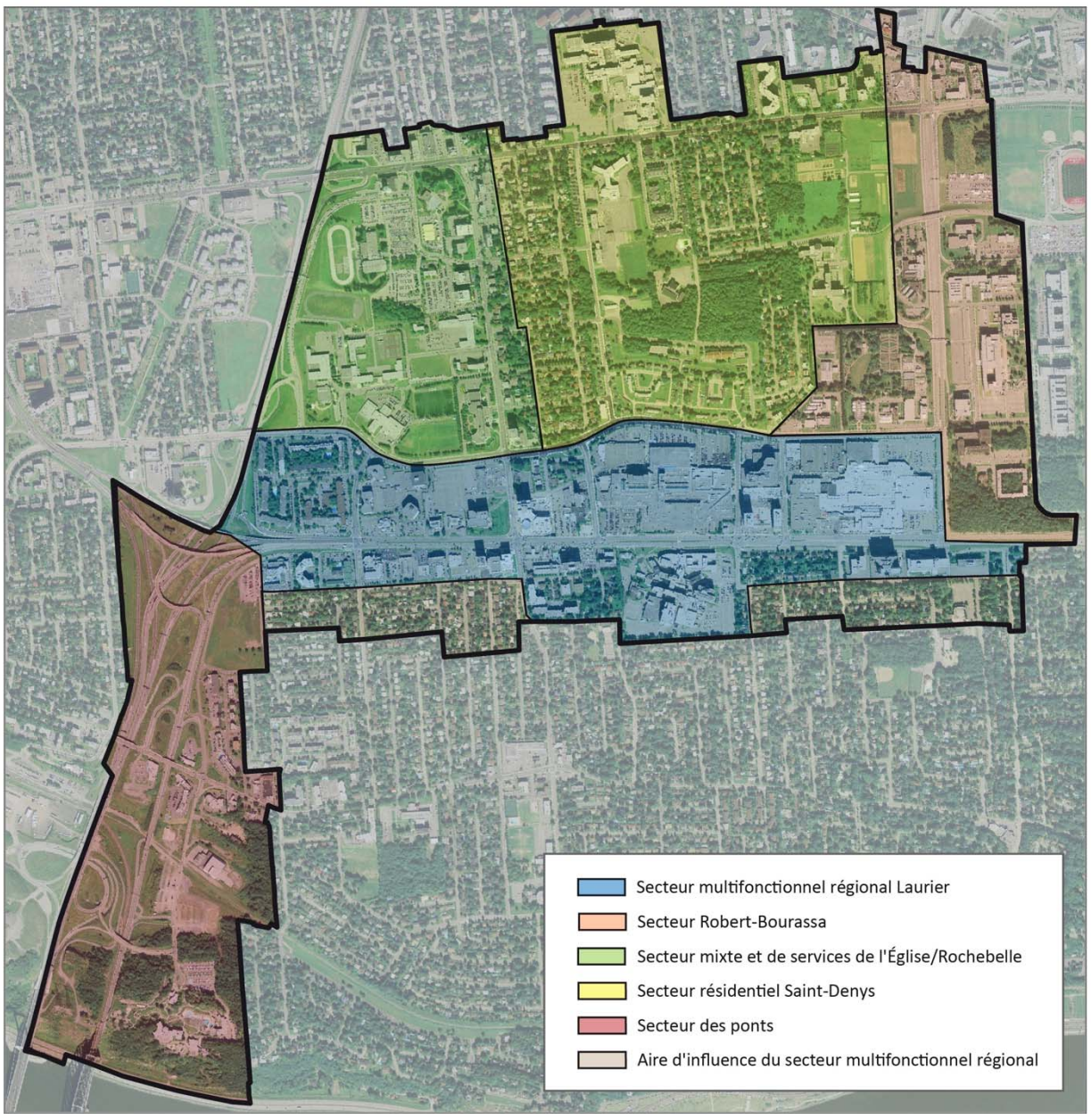

Figure 29 : Carte des affectations détaillées du sol

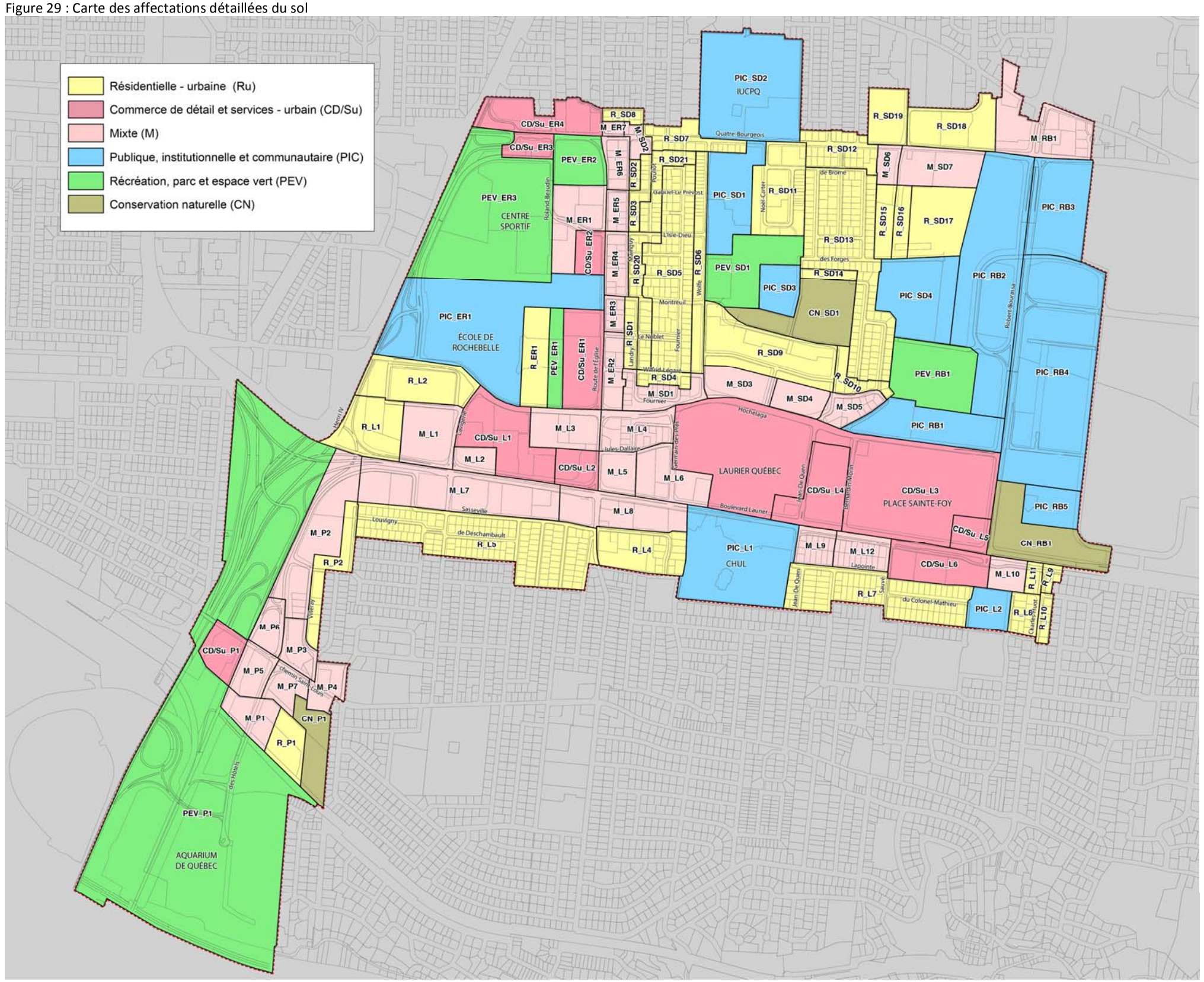

Figure 30: Carte des hauteurs maximales prescrites, en mètres

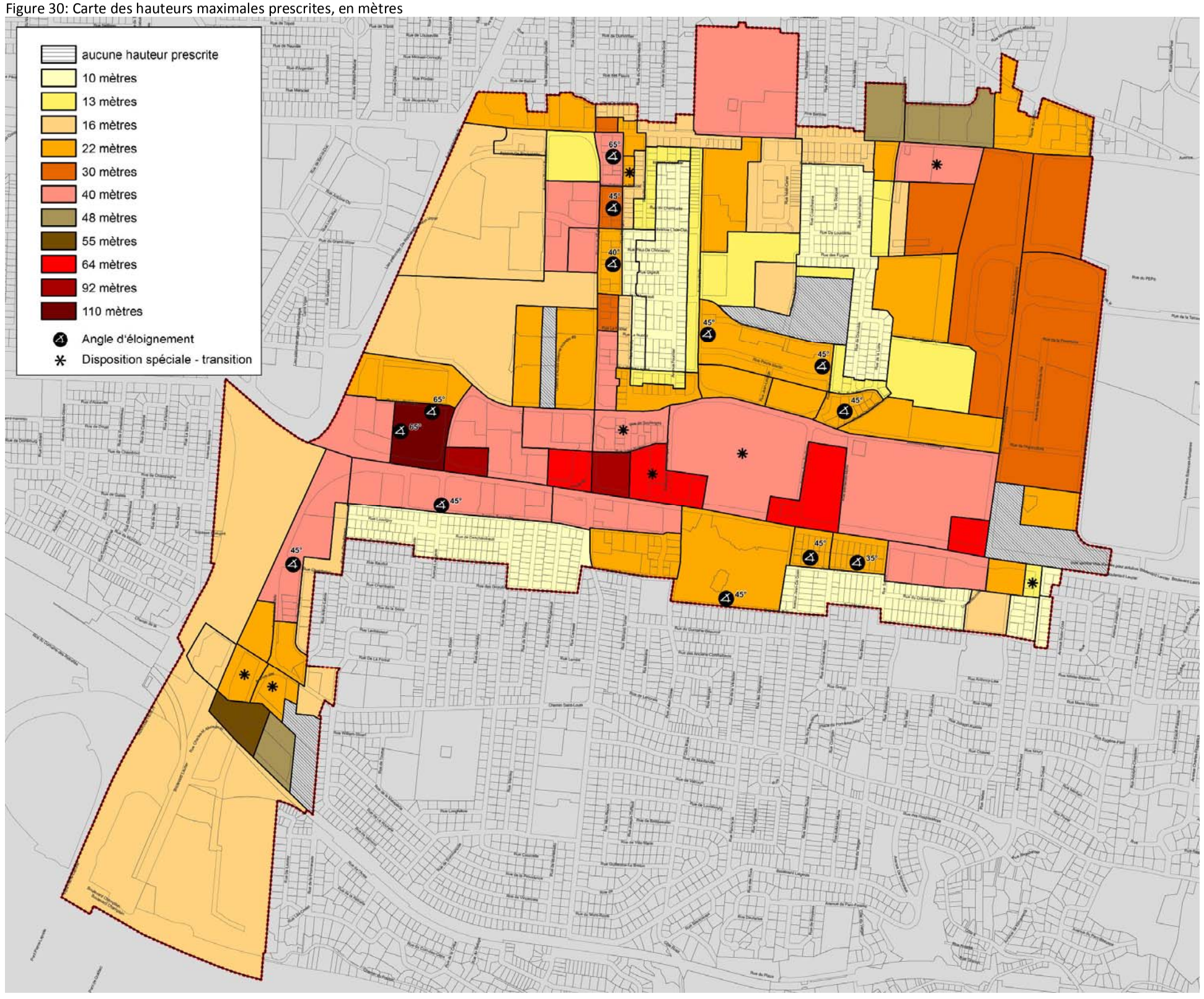

Figure 31 : Carte du territoire d’application de la Commission d’urbanisme

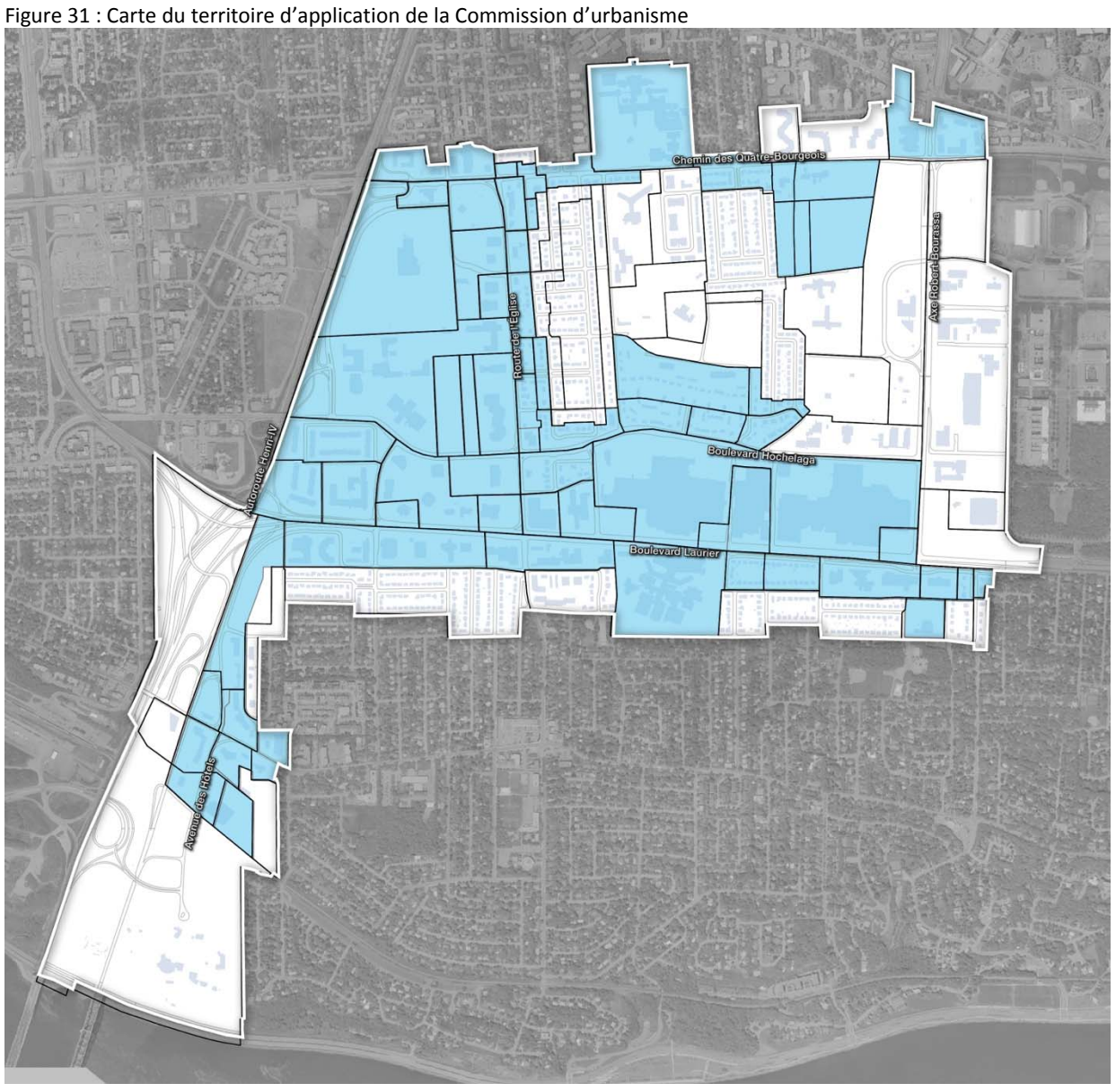

Figure 32 : Carte des principales interventions routières projetées

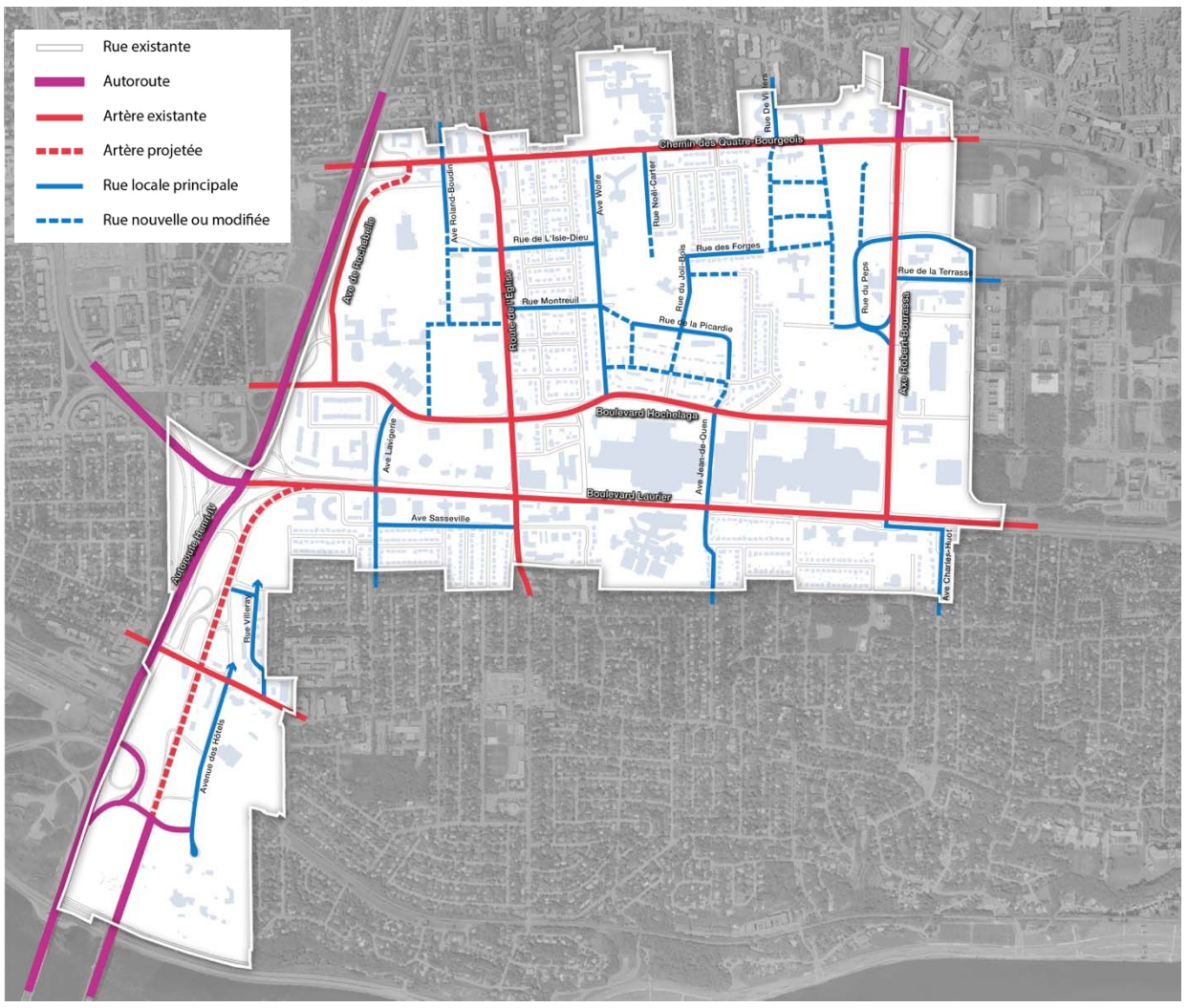

Figure 33 : Carte des déplacements piétonniers

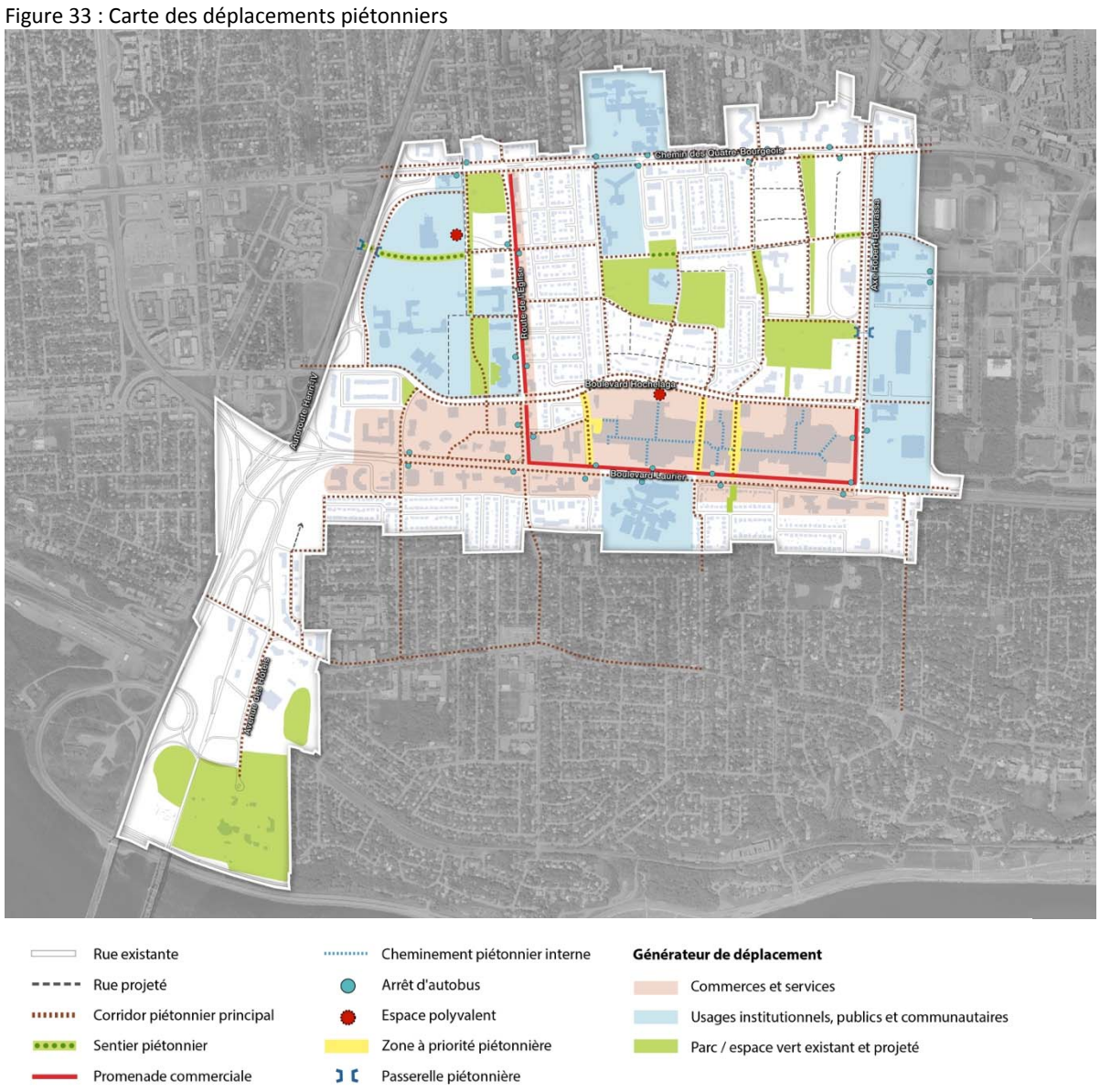

Figure 34 : Carte des déplacements cyclables

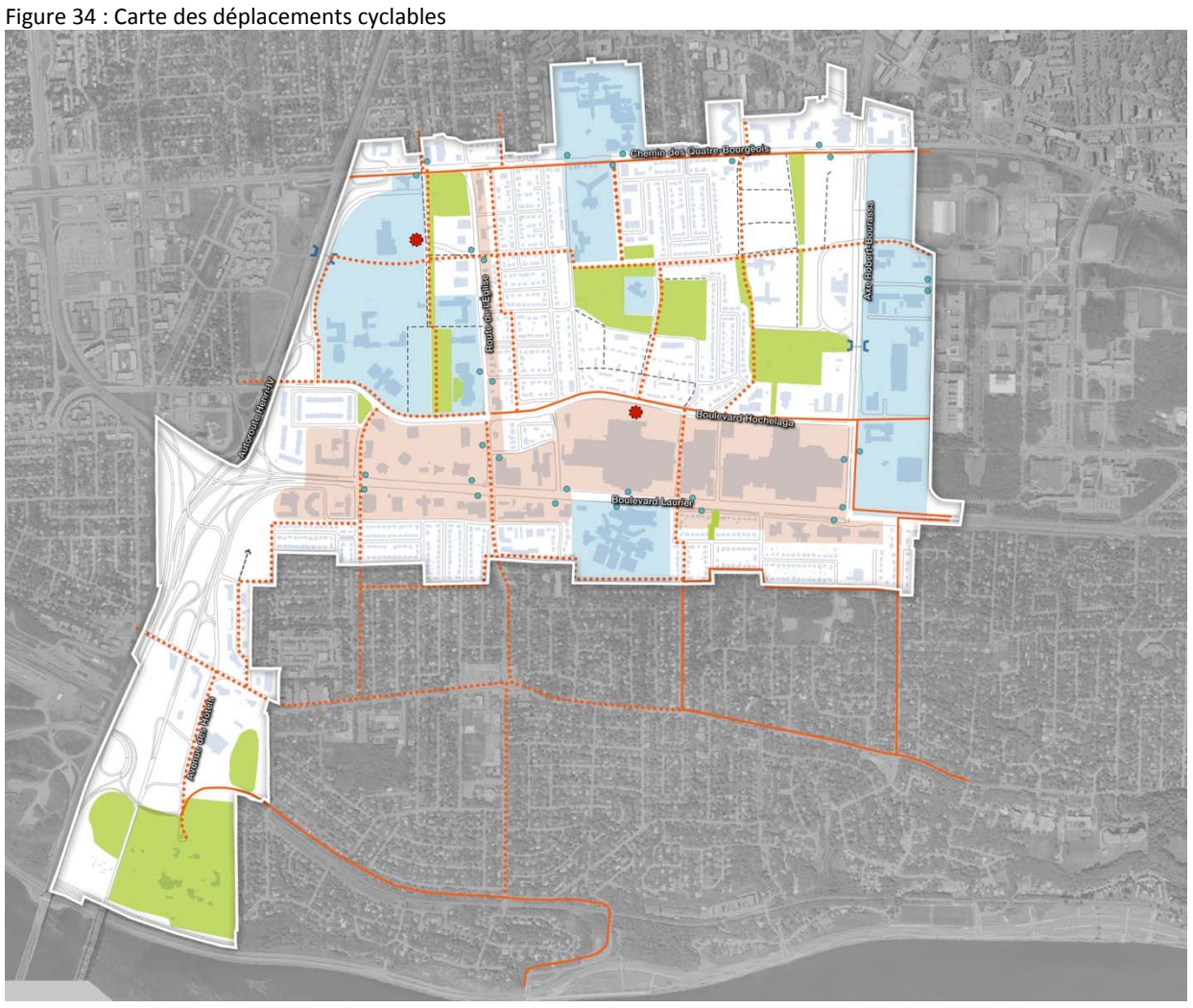

Figure 35 : Carte des déplacements en transport en commun

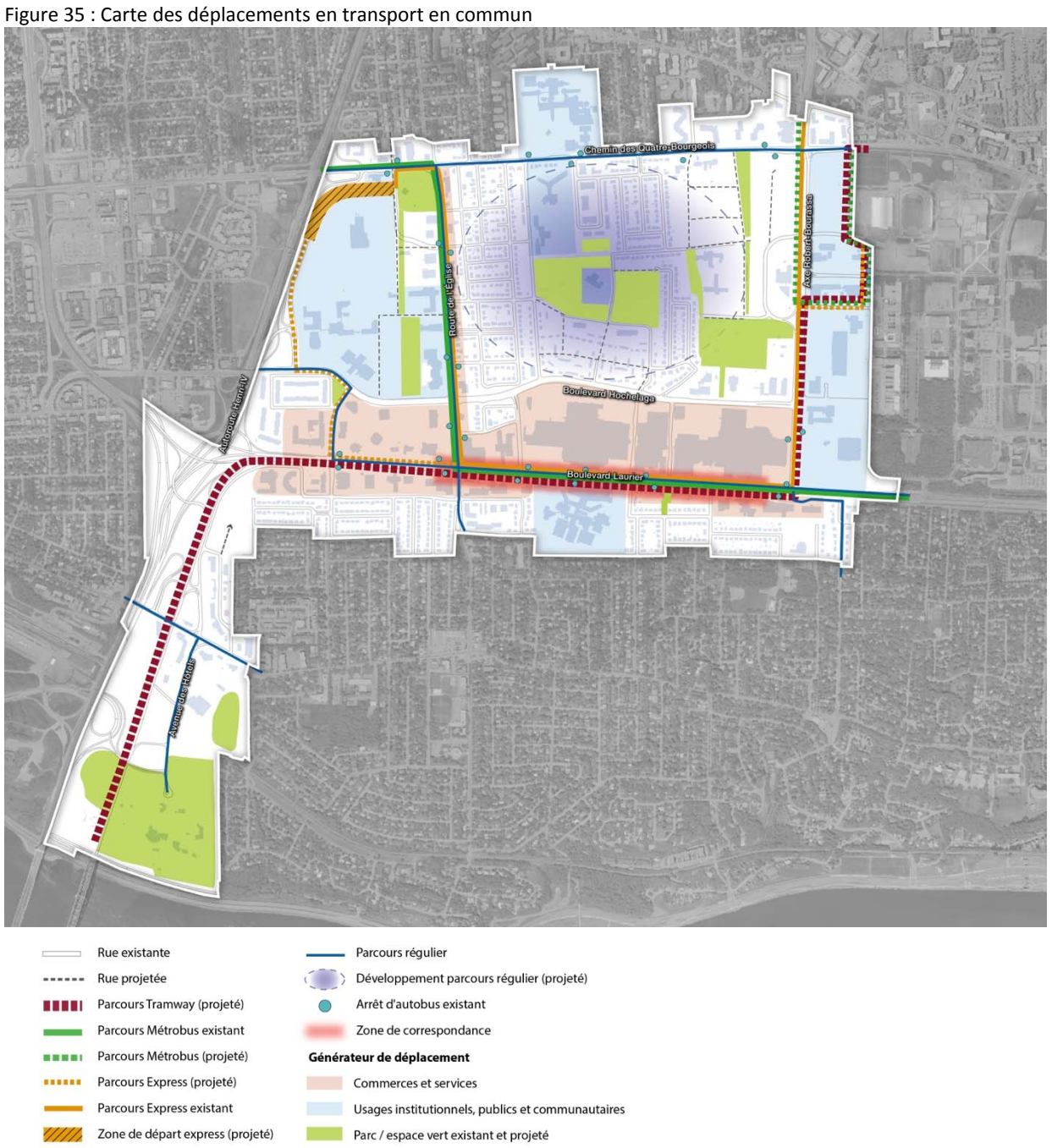

Figure 36 : Schéma conceptuel du secteur des ponts

Figure 37 : Schéma conceptuel du pôle régional Laurier

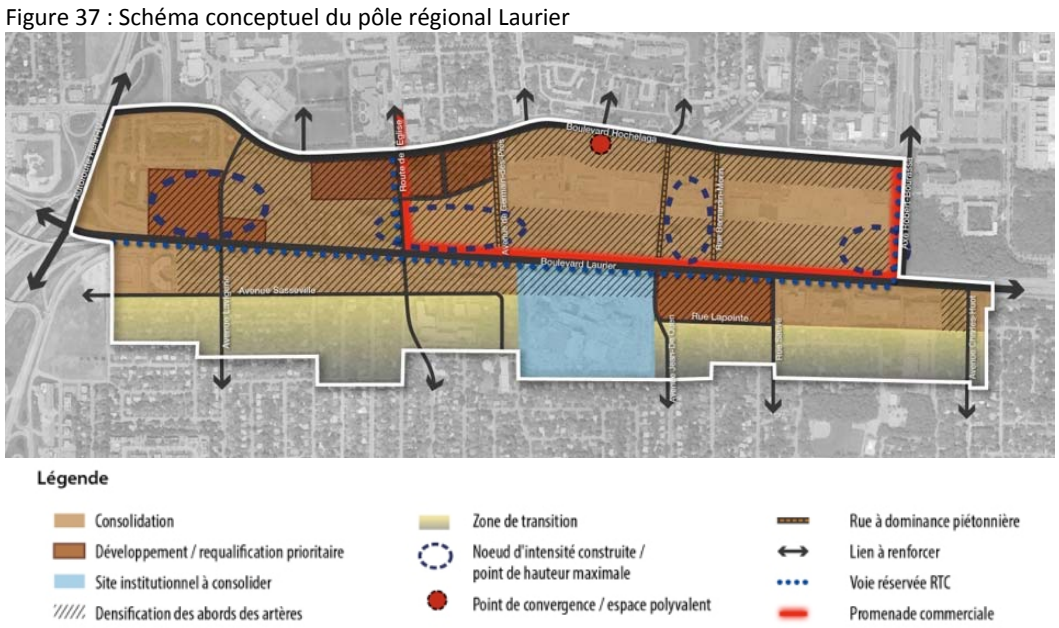

Figure 38 : Schéma conceptuel du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle

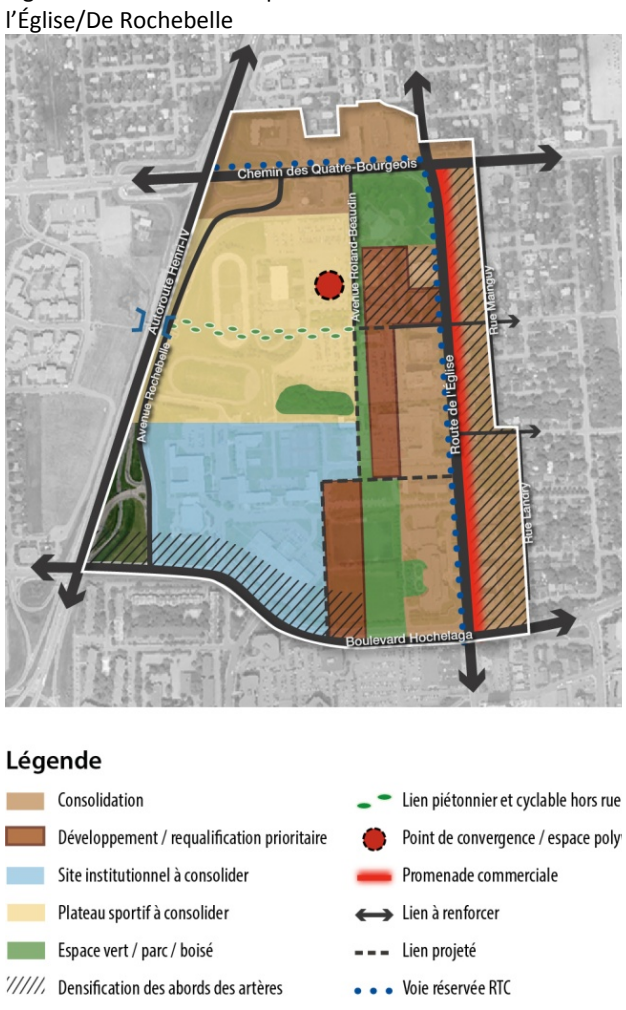

Figure 39 : Schéma conceptuel du secteur Saint-Denys

Figure 40 : Schéma conceptuel de recherche Robert-Bourassa

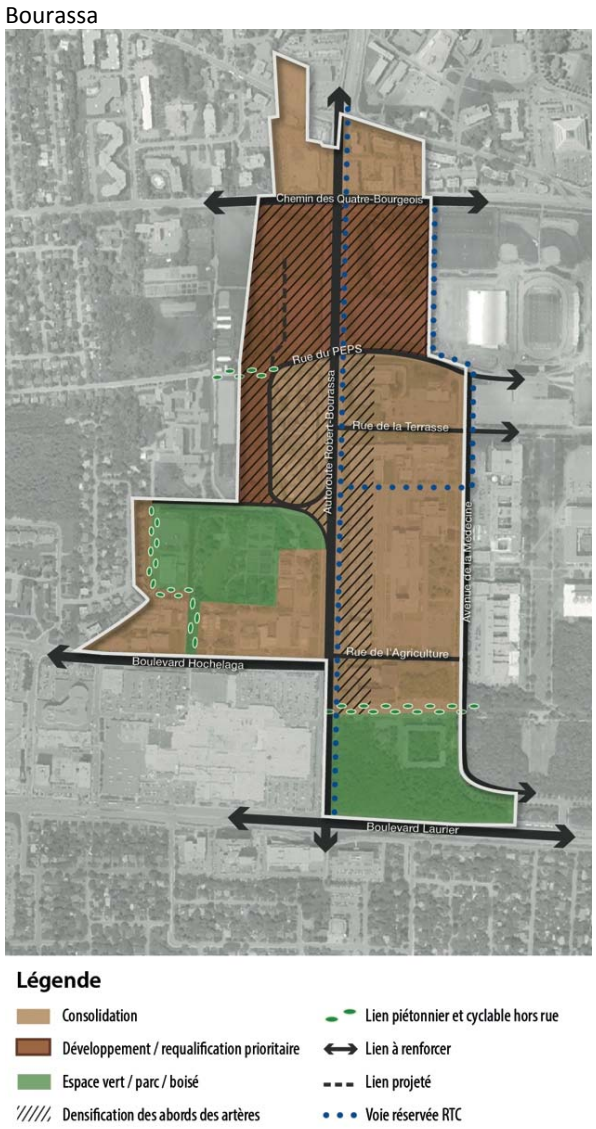

Figure 41 : Coupe type du boulevard Laurier

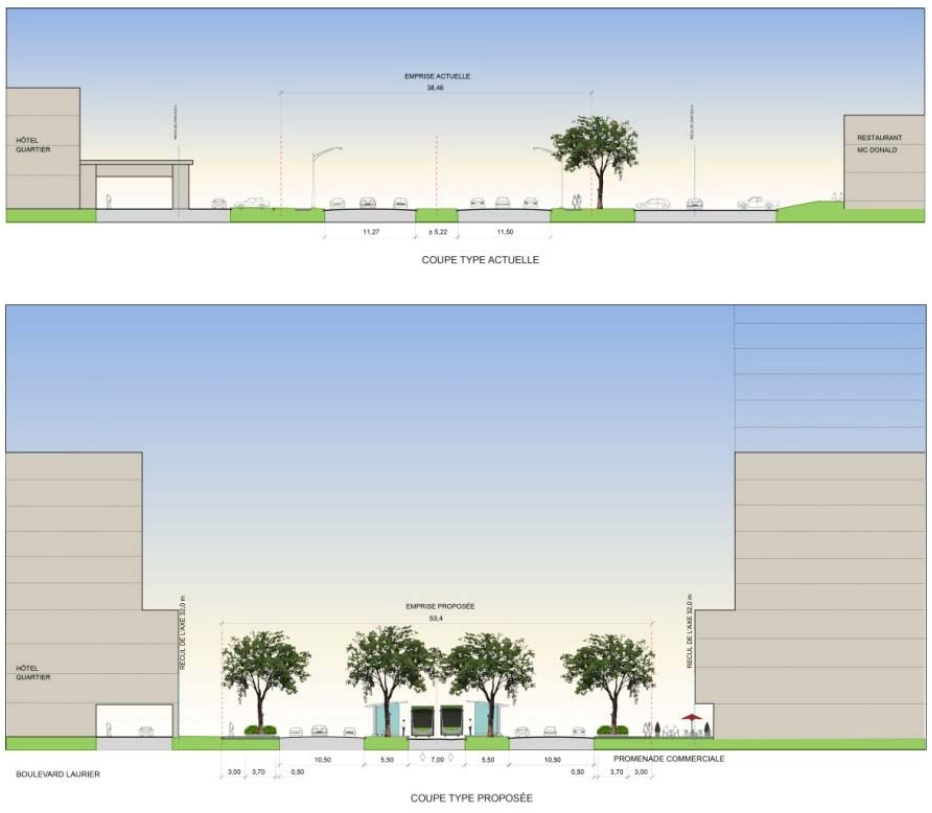

Figure 42 : Coupe type de la route de l'Église

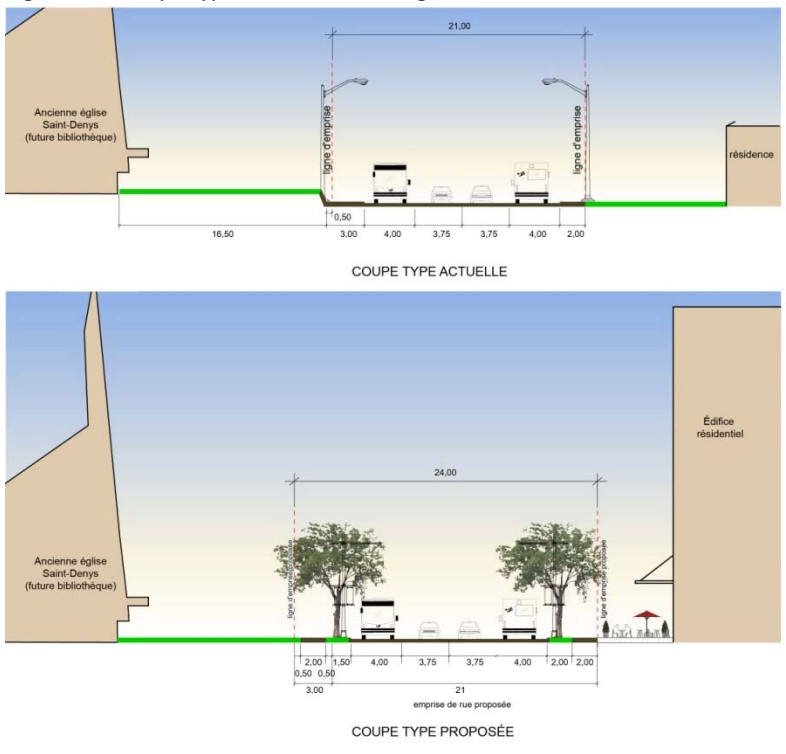

Figure 43 : Coupe type du boulevard Hochelaga

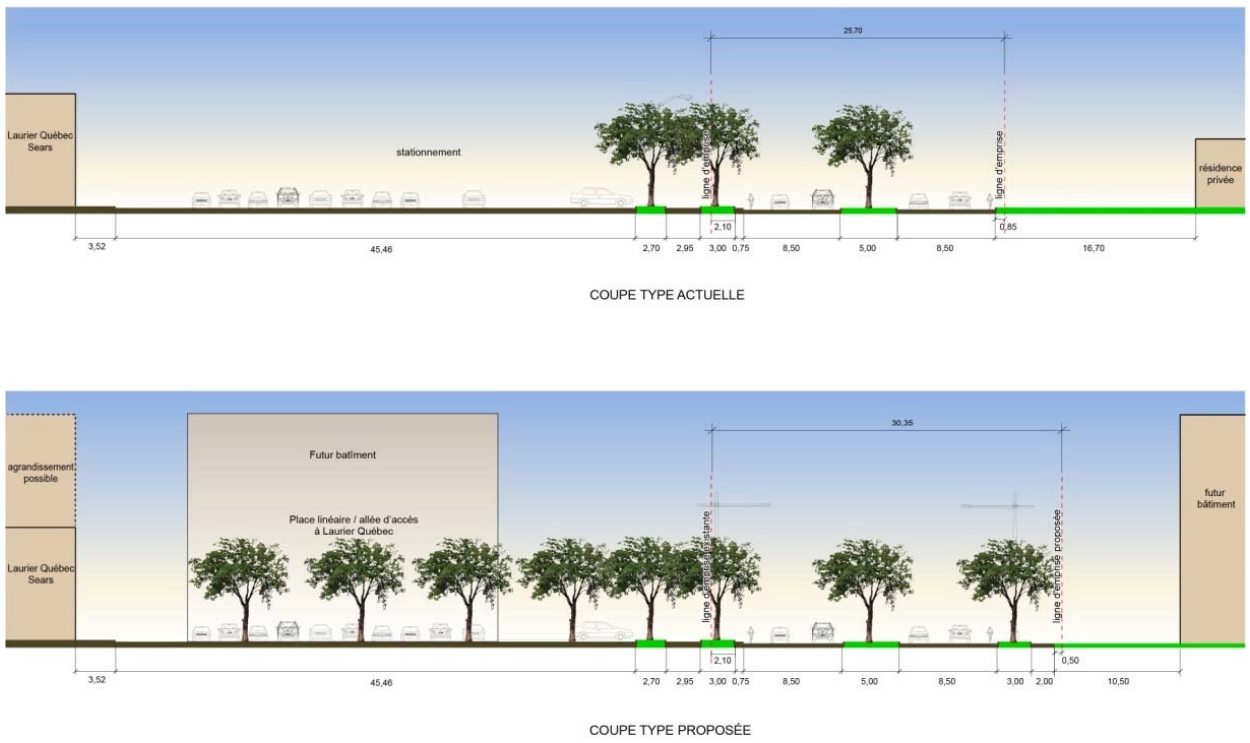

Figure 44 : Coupe type de l’axe Robert-Bourassa

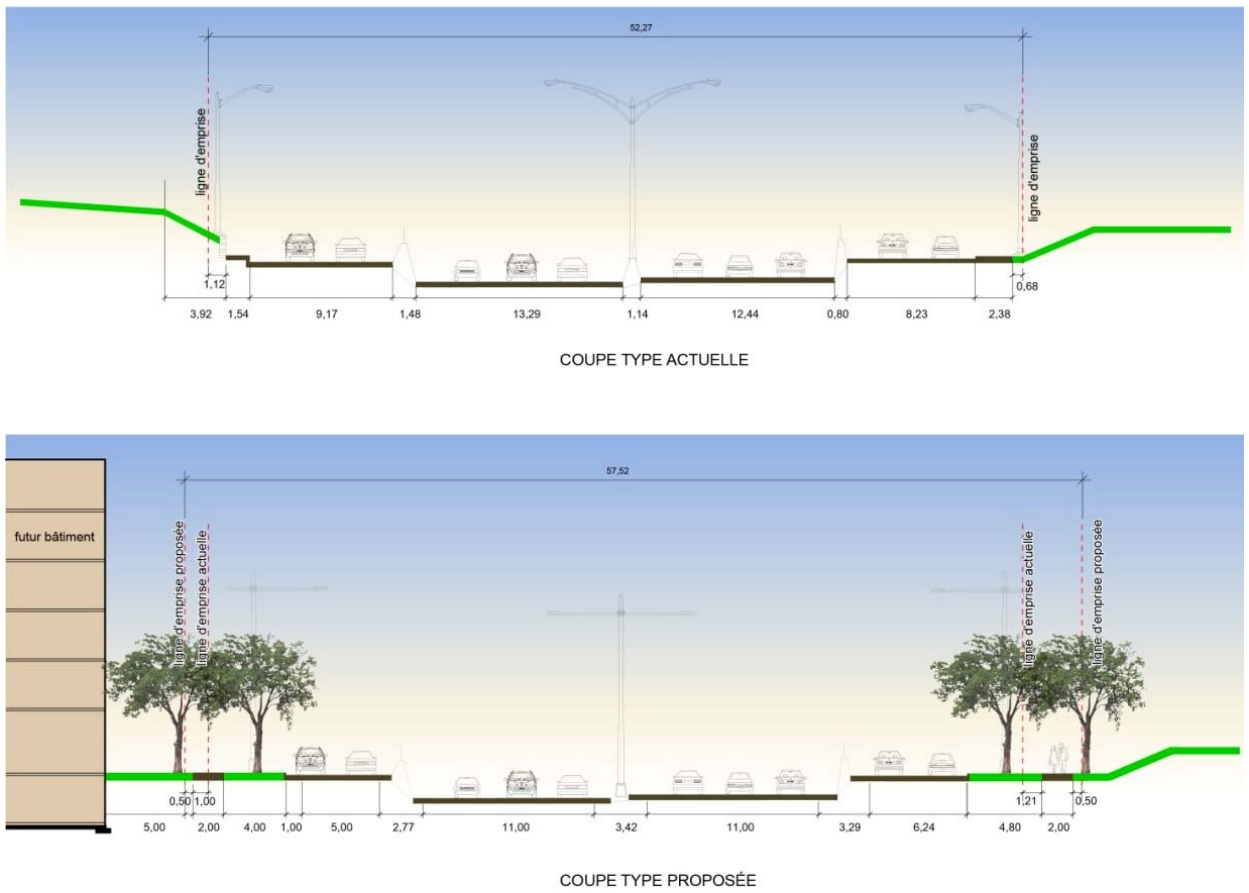

Figure 45 : Schéma des espaces publics spécialisés

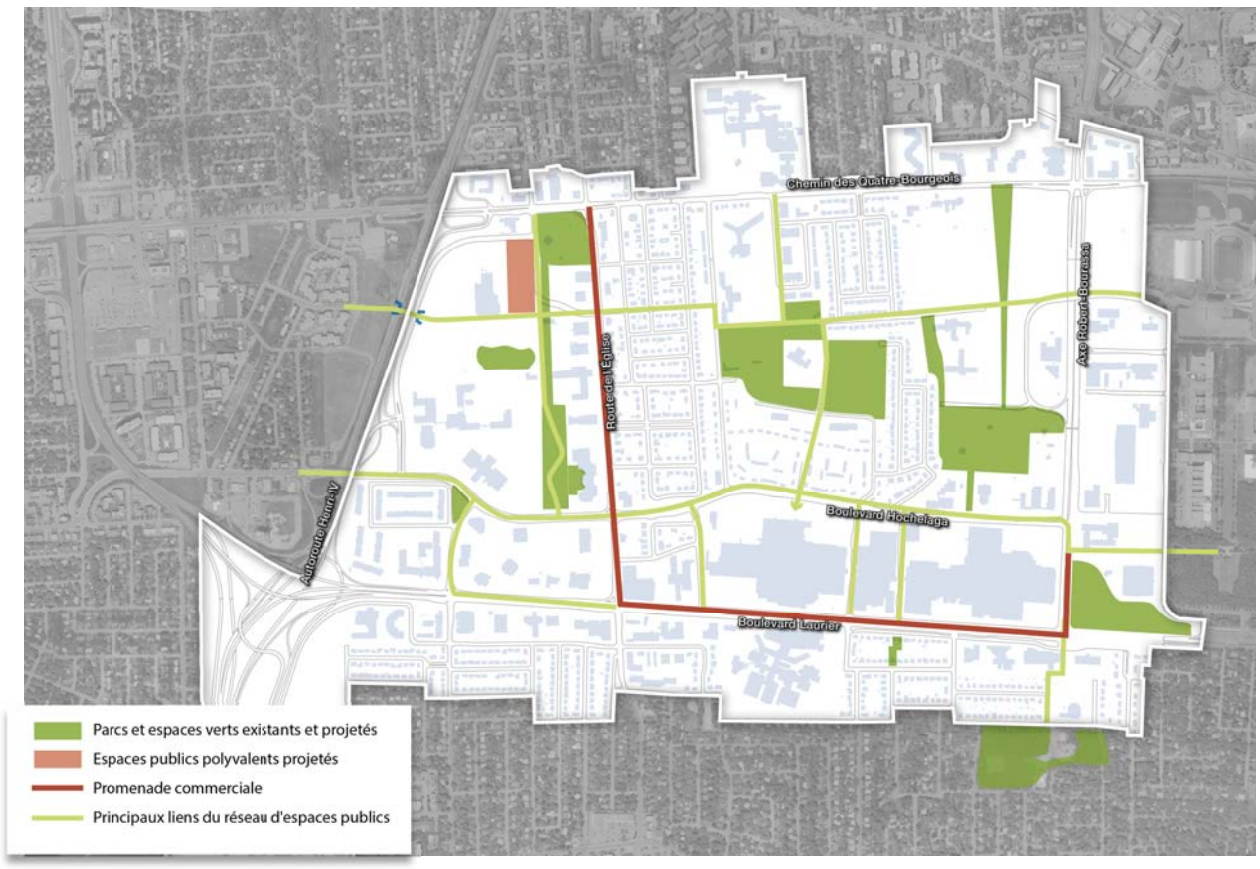

Figure 46 : Zones prioritaires d'enfouissement des réseaux câblés urbains