



VILLE DE QUÉBEC

Conseil de la ville

RÈGLEMENT R.V.Q. 2511

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE PLAN
DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT
RELATIVEMENT AU PROGRAMME PARTICULIER
D'URBANISME DU SECTEUR SUD DU CENTRE-VILLE SAINT-
ROCH**

**Avis de motion donné le 20 mars 2011
Adopté le 19 juin 2017
En vigueur le 8 juillet 2017**

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 secteur sud du centre-ville Saint-Roch.

Le territoire concerné par ce programme est constitué d'un périmètre approximativement formé par les limites que sont, la rue Langelier à l'ouest, la falaise au sud, les bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency à l'est et enfin la rivière Saint-Charles et la rue de la Croix-Rouge au nord.

À partir d'enjeux spécifiques qu'il identifie, le PPU attribue une vision d'aménagement propre à ce territoire. Cette vision est celle de « faire de cette portion importante du centre-ville un lieu dynamique, habité, diversifié à tous les égards, aux qualités urbaines distinctives et où la qualité de vie prédomine ». Partant de cette vision, le PPU trace six grandes orientations servant de référence à la stratégie d'aménagement et de développement. Ainsi, la Ville souhaite soutenir la croissance des activités économiques et accroître les emplois, doter le quartier Saint-Roch d'une image de marque à la hauteur de son importance régionale, renforcer la présence résidentielle, consolider le cadre bâti par la valorisation des terrains sous-développés. Elle souhaite aussi créer un environnement urbain enrichissant, agréable et sécuritaire et favoriser les déplacements actifs et le transport en commun par divers moyens.

Le PPU établit une planification urbanistique du territoire en fonction de ces orientations. Il énonce des objectifs et principes d'interventions regroupés sous quatre thèmes que sont les activités et la vocation du territoire, le cadre bâti, les déplacements, et finalement l'aménagement des espaces publics et le paysage urbain. Afin d'appuyer la mise en œuvre de cette planification, il détermine 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. Il définit par ailleurs plusieurs projets particuliers d'aménagement et de mise en valeur.

En outre, des critères 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 en regard de plusieurs sites présentant des enjeux particuliers.

Le PPU prévoit également un programme d'acquisition d'immeuble par lequel la Ville envisage la possibilité de se porter acquéreur de certains immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues au PPU.

Par ailleurs, puisqu'une partie du territoire visé par le PPU pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch constitue une forme d'enclave à l'intérieur du territoire visé par le PPU du secteur Sud, le PPU pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch est également adapté en conséquence.

Suivant les orientations mises à jour pour ce secteur, les normes relatives aux aires d'affectation détaillées de cette partie du PPU de l'entrée de Ville du secteur Saint-Roch sont modulées et maintenant prévues au tableau normatif du PPU du secteur Sud et adaptées aux enjeux, vision et objectifs de celui-ci.

En outre, le PPU de l'entrée de ville est modifié afin de tenir compte de l'évolution des orientations depuis son entrée en vigueur en 2013. Puisque l'implantation d'un Service rapide par bus est maintenant privilégié au lieu d'un tramway, le texte est adapté en conséquence. De même, des changements sont apportés afin de tenir compte du déplacement du pôle d'échange de transport en commun projeté dans le quartier Saint-Roch. Enfin, le programme est adapté pour refléter le nouveau projet de la Ville d'agrandir le parc Victoria à même le site de la centrale de police, lorsque celle-ci aura été relocalisée.

Finalement, le programme prévoit qu'une dérogation mineure accordée par un conseil d'arrondissement conformément à la loi est réputée conforme aux objectifs du plan directeur d'aménagement et de développement.

MODIFICATION AVANT ADOPTION

Ce règlement est modifié avant adoption afin de tenir compte des commentaires formulés dans le cadre de l'assemblée publique de consultation tenue en regard du projet de règlement et d'y intégrer les modifications proposées.

Ainsi, sur le plan normatif, quelques ajustements sont apportés au découpage des aires d'affectations détaillées, aux usages autorisés, aux hauteurs maximales prescrites, aux normes de stationnement, au pourcentage de grands logements ainsi qu'à quelques autres règles particulières, afin de soutenir plus précisément les intentions du programme.

Certains critères et objectifs relativement à la localisation des sur hauteurs permises dans plusieurs aires d'affectation et devant être intégrés au règlement sur la Commission d'urbanisme de conservation de Québec et pris en compte par cette dernière, sont modifiés pour plusieurs aires d'affectations.

Certains énoncés généraux y sont davantage précisés et quelques normes sont modifiées afin de mieux mettre en oeuvre les orientations du programme.

À cet effet, le programme précise maintenant, concernant le secteur de l'entrée de ville situé au sud de la rue de la Croix-Rouge, à savoir l'emplacement pressenti pour constituer le pôle d'échange de transport en commun, que la Ville envisage la création de liens forts entre le Parc Victoria et les espaces publics voisins, dans la perspective d'en faire un réseau intégré d'espaces verts. Enfin, dans le cadre de la mise en œuvre du programme particulier relatif aux principaux parcours de déplacements actifs, la Ville se donne comme objectif de miser sur une conception basée sur l'approche des

rues conviviales, et évaluera à cette fin les possibilités d'aménager certains axes sous forme de rues partagées.

RÈGLEMENT R.V.Q. 2511

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RELATIVEMENT AU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU SECTEUR SUD DU CENTRE-VILLE SAINT- ROCH

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 :

1° l'addition, après la sous-section 5.3.7 intitulée « Le programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère », de la sous-section 5.3.8 de l'annexe I du présent règlement;

2° l'addition, après l'annexe G, de l'annexe H de l'annexe II du présent règlement;

3° le remplacement de l'annexe D par celle de l'annexe III du présent règlement.

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

ANNEXE I

(article 1)

SOUS-SECTION 5.3.8 DU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE
DÉVELOPPEMENT

5.3.8 Le programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch

Mettre en œuvre des orientations d'aménagement et de développement permettant une consolidation globale du quartier Saint-Roch dans le respect de ses particularités, sa valorisation, l'accroissement du nombre de personnes qui y résident et l'amélioration de la qualité de vie des gens qui le fréquentent.

Au terme d'une démarche de planification ponctuée de plusieurs activités de consultation, la Ville de Québec a identifié les règles devant guider la consolidation, la mise en valeur et le développement futur au sein du secteur sud du centre-ville Saint-Roch.

Le Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch constitue l'annexe H du PDAD. Il présente la vision d'avenir et les grandes orientations d'aménagement et de développement de la Ville de Québec pour ce secteur stratégique. Il traduit de façon détaillée les objectifs de l'administration municipale en matière d'affectations détaillées du sol et de hauteurs de bâtiment ainsi que les règles d'urbanisme associées à celles-ci. Il présente les projets d'aménagement urbain qui concrétiseront ses objectifs. Celui-ci s'inscrit dans la suite logique du PPU de l'entrée de ville du secteur Saint-Roch. Pour des raisons pratiques et logiques visant la continuité des interventions, le PPU considère en son sein la portion du quartier comprise entre la rue de la Croix-Rouge et la rue Notre-Dame-des-Anges. Le contenu déjà couvert en 2012 y est reconduit avec quelques adaptations justifiées par l'évolution des connaissances pour certains sites.

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 quartier Saint-Roch dans le respect de ses particularités, sa valorisation, l'accroissement du nombre de personnes qui y résident et l'amélioration de la qualité de vie des gens qui le fréquentent. Outre les spécifications qu'il fournit quant aux usages autorisés et au cadre bâti, le PPU porte une attention particulière à la mobilité des personnes et l'aménagement du domaine public. Ainsi, il propose des mesures et des interventions qui, à court, moyen ou long terme, contribueront à bonifier la qualité des espaces publics et à valoriser le quartier, en lui attribuant une image qui reflète à la fois son statut de centre-ville et son identité créative et novatrice.

La vision

Les transformations qu'a connues le quartier Saint-Roch lui ont permis de regagner son rôle de cœur économique et culturel au sein du centre-ville et de voir émerger un nouveau milieu de vie. Cependant, son évolution se poursuit encore aujourd'hui et les projets immobiliers qui sont susceptibles de s'y insérer peuvent avoir un impact sur le paysage et la forme urbaine, la circulation et la qualité de vie du milieu. C'est pourquoi la Ville de Québec propose une vision d'aménagement et de développement pour encadrer les interventions futures au sein de la portion sud du quartier Saint-Roch. Cette vision repose sur les orientations applicables à l'ensemble de la ville, en matière de consolidation des milieux construits, de renforcement des pôles urbains majeurs, de qualité des milieux de vie et de mobilité durable.

Pour permettre l'atteinte d'une vision d'aménagement et de développement, le PPU se doit de promouvoir et renforcer les différentes vocations du quartier Saint-Roch, qui est à la fois :

- un pôle d'emploi régional touchant à des secteurs d'activité variés, incluant l'administration et les nouvelles technologies ;
- un pôle de services regroupant de nombreux établissements répondant à une clientèle tant locale que municipale ;
- un pôle culturel reconnu à l'échelle municipale, tant pour les lieux de création et de diffusion qu'on y trouve que pour son potentiel d'accueil d'événements majeurs ;
- un milieu de vie accueillant une population aux profils diversifiés, dont le nombre est appelé à croître ;

La vision énoncée au PPU du secteur sud de centre-ville Saint-Roch **vise à faire de cette portion importante du centre-ville un lieu dynamique, habité, diversifié à tous les égards, aux qualités urbaines distinctives et où la qualité de vie prédomine.**

Les grandes orientations

La vision d'intervention retenue pour le secteur sud du centre-ville Saint-Roch se fonde sur les orientations suivantes. Celles-ci serviront de guide pour la conception des projets d'intervention sur le cadre bâti existant ou pour l'insertion de nouvelles constructions.

- Soutenir la croissance des activités économiques et accroître les emplois au sein du centre-ville Saint-Roch, tout particulièrement à l'intérieur du corridor urbain formé du boulevard Charest et de la rue Saint-Joseph, en misant notamment sur les créneaux porteurs de la technologie, de la création et du savoir ; assurer une répartition équilibrée de l'offre commerciale et poursuivre la dynamisation de la rue Saint-Joseph comme axe commercial principal.
- Doter le centre-ville Saint-Roch d'une image à la hauteur de son importance régionale et mettant en valeur sa vocation comme pôle technologique, créatif et culturel, en poursuivant la mise en valeur du domaine public et en favorisant la réalisation d'une architecture distinctive, moderne et pérenne.
- Renforcer en priorité la présence résidentielle par l'accroissement continu du nombre de logements et une diversification de l'offre dans l'ensemble du quartier.
- Consolider et densifier le cadre bâti par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants ou sous-développés, en cohérence avec le milieu construit existant.
- Créer un environnement urbain enrichissant, agréable, sécuritaire et où la qualité de vie prédomine. Entre autres valoriser les grands parcs urbains existants, créer de nouveaux espaces de détente au profit des résidents et mettre en place une stratégie de verdissement en faveur d'une atténuation des îlots de chaleur.
- Favoriser les déplacements actifs et le transport en commun par divers moyens s'inscrivant dans la foulée du Plan de mobilité durable, en bonifiant l'offre en transport en commun par l'implantation du SRB et en améliorant les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes par l'aménagement d'itinéraires sécuritaires et confortables.

Pistes d'action

- Poursuivre les réflexions à l'égard de la consolidation du territoire de façon à tenir compte de l'évolution du contexte économique et des tendances émergentes en matière d'aménagement et de développement
- Repenser en priorité l'aménagement des principaux parcours de déplacement actifs, en particulier les axes nord-sud, afin de supporter cette vocation
- Planifier le développement d'un pôle mixte autour du pôle d'échanges de transport en commun prévu au sud de la rue de la Croix-Rouge
 - En complément des études liées à l'implantation du SRB, revoir le plan de circulation du quartier
- Aménager un espace public polyvalent sous les échangeurs de l'autoroute Dufferin-Montmorency
- Planifier l'agrandissement du parc Victoria à même l'actuel site du poste de police
- Valoriser les parcs existants et planifier l'aménagement de nouveaux espaces verts de voisinage près des secteurs résidentiels
- Réaménager la place Jacques-Cartier
- Compléter le réaménagement de la rue Saint-Joseph à l'ouest de la rue de la Couronne
- Construire un nouveau centre communautaire dans le quartier Saint-Roch
- Réaménager la piscine et la marina Saint-Roch et bonifier le parc de la Jeunesse
- Améliorer l'aménagement des points d'accès au parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles
- Mettre en œuvre la Vision de l'arbre de la Ville pour le quartier Saint-Roch
- Marquer les entrées du quartier par des aménagements mettant en évidence son identité technoculturelle

Règle d'interprétation

Le contenu de l'annexe H sur le programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch a préséance sur le contenu général du PDAD pour ce territoire spécifique. En cas d'incompatibilité entre toute orientation, tout objectif, tout principe ainsi que toute norme réglementaire du PDAD et celle du PPU, ces derniers prévalent.

ANNEXE II

(article 1)

ANNEXE H DU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE
DÉVELOPPEMENT / PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU
SECTEUR SUD DU CENTRE-VILLE SAINT-ROCH

Annexe H

Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch

R.V.Q. 2511

Table des matières

1. Mise en contexte	3
1.1. Les limites du territoire d'application du PPU	3
1.2. Le Programme particulier d'urbanisme comme outil de planification	5
1.3. Consultations préalables à l'adoption du Programme particulier d'urbanisme	6
2. Portrait du territoire et enjeux	10
2.1. Faits saillants du profil sociodémographique	10
2.2. Faits saillants de la dynamique du marché immobilier de Saint-Roch	10
2.3. Vocation du secteur et usages	12
2.4. Le cadre bâti	16
2.5. L'aménagement des espaces publics, des rues et des parcs	19
2.6. Les déplacements et la mobilité	21
3. VISION ET GRANDES ORIENTATIONS	24
3.1. La vision d'aménagement et de développement.....	24
3.2. Les grandes orientations d'aménagement et de développement.....	25
4. Stratégie d'aménagement et de développement.....	26
4.1. Les activités et la vocation du territoire.....	26
4.2. Le cadre bâti	30
4.3. Les déplacements	34
4.4. L'aménagement de l'espace public et le paysage urbain.....	38
5. Mise en œuvre de la vision d'aménagement.....	44
5.1. Affectations détaillées et dispositions normatives.....	44
5.2. Encadrement architectural des projets de développement par la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec	49
5.3. Secteurs particuliers de développement ou de redéveloppement.....	53
5.4. Programmes particuliers de réaménagement et de mise en valeur	58
5.5. Programme d'acquisition d'immeubles	62
6. Conclusion.....	63
Annexe 1 — Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée	64

Table des illustrations

Carte 1 : Limite du territoire d'application du PPU et ses sous-secteurs	4
Carte 2 : Utilisation du sol.....	13
Carte 3 : Répartition de la densité résidentielle	14
Carte 4 : Hauteur des bâtiments.....	17
Carte 5 : Terrains vacants ou sous-développés.....	17
Carte 6 : Inventaire des perspectives visuelles	18
Carte 7 : Localisation des parcs et espaces publics	20
Carte 8 : Plan des grandes vocations urbaines	29
Carte 9 : Plan de la stratégie de consolidation du cadre bâti	31
Carte 10 : Plan de l'ossature des déplacements.....	37
Carte 11 : Plan des principales interventions sur le domaine public.....	43
Carte 12 : Regroupement des aires d'affectations par sous-secteurs	44
Carte 13 : Plan des affectations détaillées.....	45
Carte 14 : Plan des hauteurs proposées	48
Carte 15 : Secteur d'entrée de ville.....	53
Carte 16 : Secteur Monseigneur-Gauvreau – du Prince-Édouard.....	55
Carte 17 : secteur des échangeurs et du carré Lépine	55
Carte 18 : Secteur Dorchester / De Saint-Vallier-Est / Saint-Anselme	57

1. Mise en contexte

Principal centre d'affaire de Québec jusqu'à la fin des années 1950, Saint-Roch a longtemps été un lieu animé et une destination prisée par l'ensemble de la population avant de connaître un long et profond déclin marqué par l'exode de ses résidents, de ses commerces et de ses entreprises. Ce n'est qu'à l'aube des années 1990 que sa relance s'est enfin amorcée et depuis quelques années, grâce aux efforts consentis par la Ville et ses partenaires, il renaît. Peu à peu, le quartier redevient le cœur culturel et économique de la Ville et on y voit émerger un nouveau milieu de vie. Ce vaste projet urbain reste cependant inachevé sur certains aspects et la Ville souhaite poursuivre ses efforts pour mener à terme sa mise en valeur et développer son plein potentiel.

Une première étape a été franchie en janvier 2013, alors que la Ville adoptait le *Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch*. Ce dernier englobait les îlots compris de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne et des rues de la Couronne et Dorchester jusqu'à la rue Notre-Dame-des-Anges. Il traduisait la volonté de la Ville de consolider le corridor urbain adjacent aux parcours structurants de transport en commun pour en faire des axes de développement forts. La Ville entend poursuivre la mise en œuvre des interventions énoncées dans ce PPU et qui sont toujours d'actualité.

Dès 2012, la population a mentionné qu'elle souhaitait qu'une planification porte aussi sur la portion sud du quartier qui soulève également des enjeux. Principale zone d'affaires du centre-ville, le secteur sud du quartier Saint-Roch présente aussi un potentiel de développement, de mise en valeur et d'aménagement urbain intéressant. On y trouve des terrains à fort potentiel de consolidation ou de transformation, et des choix doivent être faits pour orienter adéquatement leur développement futur. Étant un lieu de prédilection pour accueillir de nouveaux résidents, l'ajout de logements variés doit être permis. Enfin, d'autres enjeux touchant à l'aménagement urbain doivent aussi être abordés. On peut penser au verdissement ou encore aux parcours piétonniers et cyclables à valoriser.

Au terme de cette démarche, la Ville présente un tout nouveau *Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur sud du centre-ville Saint-Roch*. Celui-ci s'inscrit dans la suite logique du PPU de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch. Pour des raisons visant la continuité du territoire et des interventions, le PPU inclut la portion du quartier comprise entre la rue de la Croix-Rouge et la rue Notre-Dame-des-Anges. Le contenu déjà couvert en 2013 y est reconduit avec quelques adaptations justifiées par l'évolution des connaissances pour certains sites.

1.1. Les limites du territoire d'application du PPU

Le territoire d'application du Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch est délimité de la façon suivante :

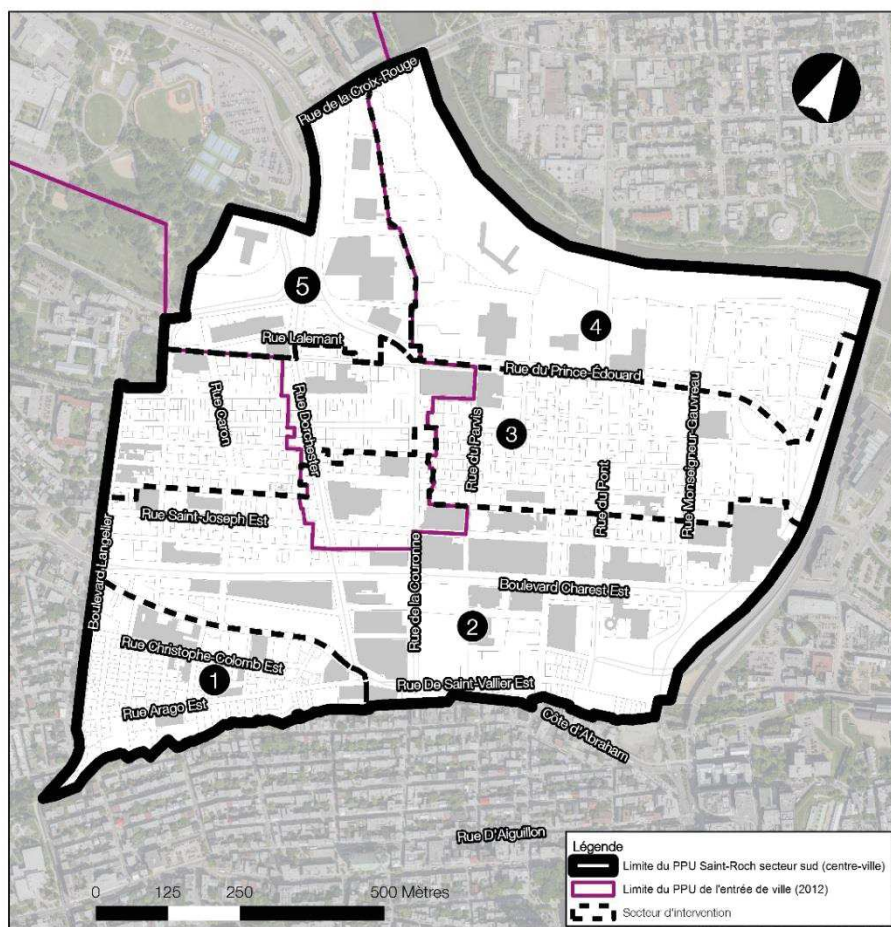
- à l'ouest, par la rue Langelier ;
- au sud, par la falaise ;
- à l'est, par les bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency ;
- au nord, par la rivière Saint-Charles et approximativement par la rue de la Croix-Rouge.

La portion du territoire visée par le « PPU pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch » et située au sud de la rue de la Croix-Rouge est prise en considération dans le PPU du secteur sud du centre-ville Saint-Roch. Il importe d'actualiser la stratégie d'intervention pour cette portion du quartier, puisque de nouvelles données auront un impact non négligeable sur son développement. Le territoire visé est représenté sur la carte 1 et comporte les sous-secteurs suivants :

1. **Le faubourg résidentiel sud** (îlot des Tanneurs), compris entre la rue De Saint-Vallier Est et la falaise.
2. **Le pôle multifonctionnel régional Charest et ses environs**, qui englobent aussi la rue Saint-Joseph et les secteurs au sud de la rue De Saint-Vallier Est.
3. **Les faubourgs résidentiels nord**, compris entre le boulevard Langelier, la rue du Prince-Édouard et la rue du Roi.
4. **Le secteur mixte Prince-Édouard/Saint-Charles**, compris entre la rue du Prince-Édouard et la rivière Saint-Charles.
5. Le **secteur d'entrée de ville**, compris, à l'est, de l'autoroute Laurentienne, et au sud, de la rue de la Croix-Rouge, incluant la portion du **parc Victoria** occupée par la centrale de police.

Le secteur 5 et une petite partie des secteurs 2 et 3 étant déjà inclus dans les limites du territoire d'application du PPU d'entrée de ville du quartier Saint-Roch (voir tracé rose sur la carte 1), tout changement apporté dans le cadre du présent exercice primera sur ce premier PPU qui fera l'objet des ajustements et adaptations nécessaires.

Les réflexions tiennent aussi compte de l'ensemble du quartier et de l'interaction entre le territoire visé et les quartiers voisins, dont le Vieux-Québec, Limoilou, Saint-Sauveur et la portion nord du quartier Saint-Roch.



Carte 1 : Limite du territoire d'application du PPU et ses sous-secteurs

1.2. Le Programme particulier d'urbanisme comme outil de planification

Partie intégrante du plan d'urbanisme, le Programme particulier d'urbanisme (PPU) permet à la Ville de planifier l'aménagement et le développement d'un secteur stratégique de la Ville en fonction de la vision d'avenir qu'elle lui dédie, et de préciser, encadrer et harmoniser les interventions futures, tant publiques que privées. Il consiste en un outil de planification officiel à l'intérieur duquel la Ville précise les orientations d'aménagement et de développement qu'elle privilégie à long terme. Il s'accompagne d'une stratégie d'intervention déterminant les actions qu'entend prendre la Ville pour mettre de l'avant ses orientations, que ce soient les projets de mise en valeur du domaine public, les programmes d'acquisitions de propriétés ou la révision des règles d'urbanisme.

Pour les raisons suivantes, le PPU constitue l'outil tout indiqué pour encadrer les interventions futures au sein du centre-ville Saint-Roch :

- Il est identifié comme partie intégrante du centre-ville au *Plan directeur d'aménagement et de développement* de la Ville de Québec. Il constitue l'une des principales zones d'affaires de la capitale et, de ce fait, recèle une importance de premier plan au sein de l'agglomération.
- La revitalisation des dernières années a permis de redonner à Saint-Roch ses lettres de noblesse, mais une attention particulière doit être portée pour préserver ces acquis, mener à terme sa mise en valeur, développer son plein potentiel et accroître sa population.
- Le quartier recèle encore un potentiel de consolidation non négligeable, mais le développement doit être encadré avec soin afin de concilier à la fois les attentes du milieu, les objectifs d'intégration au milieu construit, et les contraintes physiques et économiques généralement associées au développement immobilier dans les quartiers centraux.
- Dans un contexte de mobilité durable, la ville souhaite assurer une intégration optimale du futur pôle d'échanges dans le quartier Saint-Roch, et poursuivre ses efforts pour offrir aux piétons et cyclistes des conditions de déplacements optimales, tant en termes de sécurité que de confort.
- Parce qu'il fait partie intégrante du centre-ville, il constitue une destination de premier plan pour une large part de la population de Québec. De ce fait, Saint-Roch doit faire l'objet d'aménagements et d'infrastructures d'une grande qualité, de même que d'une signature reflétant son importance régionale.

Un PPU permettra de coordonner la croissance et l'amélioration de la qualité des milieux de vie. Son entrée en vigueur entraînera une révision de la réglementation d'urbanisme en concordance, de manière à rendre son contenu applicable à de futures demandes de permis.

1.3. Consultations préalables à l'adoption du Programme particulier d'urbanisme

Dans le but de connaître les besoins et les attentes de la population qui fréquente le territoire du secteur sud du centre-ville Saint-Roch, deux phases de consultation publique ont été organisées. La première consistait en une collecte de besoins qui s'est déclinée en trois activités différentes. La seconde portait sur un avant-projet de PPU.

1.3.1. Collecte de besoins et consultation en amont

En amont de l'élaboration de l'avant-projet de Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch, la Ville a mené trois activités qui lui ont permis de bien cibler les préoccupations et attentes du milieu.

- Séances de remues méninges auprès de groupes cibles : Au cours de l'automne 2013, la Ville a formé des groupes témoins composés de résidents et d'organismes communautaires, de gens d'affaires et de promoteurs, de professionnels de l'aménagement et d'institutions ainsi que de professionnels des technologies de l'information, de la culture et des arts. Ces représentants ont été invités à participer à des discussions sous forme de remue-méninges. Les thèmes abordés touchaient les usages, le cadre bâti, les déplacements, la qualité du milieu urbain et l'image du quartier. Les échanges ont permis de constater que malgré la multitude de points de vue, plusieurs sujets font l'objet d'un consensus.
- Forum de discussion : Un forum de discussion public a eu lieu le 8 décembre 2014, lors de l'assemblée du Conseil de quartier de Saint-Roch. Au total, 86 personnes ont participé à cet exercice, dont 55 résidents du quartier (64 %). Les autres participants provenaient du milieu des affaires (20 %) ou représentaient un organisme communautaire (19 %). Les participants étaient d'abord invités à identifier les éléments incontournables de leur quartier idéal, puis à formuler leurs idées et leurs préoccupations quant à l'aménagement et au développement du secteur. Les thèmes abordés touchaient les usages, le cadre bâti, les déplacements et la qualité du milieu urbain.
- Sondage préliminaire en ligne : En mars et avril 2015, la Ville a tenu une consultation publique en ligne afin de permettre à la population d'exprimer ses préoccupations sur le secteur sud du quartier. Cette démarche avait pour but d'enrichir la réflexion de la Ville, de valider et de compléter les constats recueillis lors des séances de remue-méninges et du forum de discussion, et d'évaluer l'importance accordée aux suggestions de la Ville de Québec. Le questionnaire portait sur la connaissance du territoire, la vision préliminaire d'aménagement et de développement ainsi que sur les thématiques suivantes : les usages, le cadre bâti, les déplacements et le domaine public. Au terme de l'exercice, 676 personnes ont répondu au questionnaire en tout ou en partie.

Les tendances pouvant être dégagées des échanges tenus lors des différentes démarches consultatives et des questionnaires qui ont été remplis sont les suivantes :

Usages

- Accroître la population résidente du quartier. Miser sur le potentiel de densification des abords du boulevard Charest. Réserver les terrains vacants pour du développement résidentiel. Consolider la vocation résidentielle des faubourgs ;

- Assurer une offre résidentielle variée (location ou propriété, valeur, taille) pour répondre à diverses clientèles incluant les familles. Maintenir le ratio actuel de logements abordables ;
- Évaluer le potentiel de développement des espaces de bureaux compte tenu du taux de vacance actuel ;
- Adapter l'offre commerciale aux différentes clientèles (résidants, travailleurs). Assurer un équilibre entre les commerces haut de gamme et de milieu de gamme. Renforcer l'offre alimentaire ;
- Renforcer l'offre en loisirs et en équipements communautaires, culturels et sportifs ;
- Renforcer les espaces verts, multiplier les espaces de jeu (enfants) au cœur du quartier ;
- Aménager des espaces publics pour des activités de loisirs à l'extérieur et prévoir des espaces polyvalents pour des activités spontanées. Mieux utiliser le secteur de la marina et de la piscine Saint-Roch.

Cadre bâti

- Miser sur la diversité des constructions, en consolidant les faubourgs et en densifiant d'autres endroits ;
- Concentrer les bâtiments les plus hauts sur le boulevard Charest et diminuer graduellement vers les zones résidentielles. Assurer la transition entre les bâtiments de différents gabarits ;
- Répartir les hauteurs en fonction de l'expérience urbaine que l'on souhaite offrir sur le domaine public. Considérer l'ensoleillement, les vents et maintenir des composantes bâties à l'échelle humaine ;
- Préserver des espaces publics, des corridors visuels et piétonniers lors du développement des sites vacants ;
- Assurer un équilibre entre le style moderne et le patrimoine ; encourager une architecture distinctive et de qualité.
- Préserver l'échelle typique du bâti de faubourg tout en permettant l'ajout d'un étage pour favoriser sa revitalisation. Recycler les bâtiments d'intérêt et redévelopper les autres sites ;

Aménagement urbain, espaces verts et verdissement

- Consolider et embellir les espaces verts existants. Prévoir des parcs et des espaces pour les familles, les enfants. Développer un réseau d'espaces verts de façon à structurer le milieu ;
- Animer les espaces publics et permettre aux citoyens de se les approprier (ex. : inclusion de potagers urbains) ;
- Augmenter le verdissement et combattre les îlots de chaleur. Favoriser les toits verts et les murs végétaux ;
- Valoriser les axes nord-sud. Dans certains cas, sur les rues Caron et du Parvis, entre autres, repenser globalement l'aménagement et y rationaliser le stationnement sur rue ;
- Soutenir les initiatives artistiques : vélos et poteaux décorés, boîtes électriques recouvertes ;
- Promouvoir l'aménagement de toits végétaux et de toits-terrasses.

Déplacements et mobilité

- Favoriser les déplacements à pied en rendant les rues et les trottoirs plus sécuritaires pour les piétons. Revoir les feux piétons aux intersections ;
- Valoriser les escaliers qui sont des éléments distinctifs du quartier. Aménager certains axes reliant les escaliers de la falaise et la rivière de façon à faire comprendre qu'il s'agit de parcours piétonniers prioritaires ;
- Concevoir un réseau cyclable utilitaire à l'intérieur du quartier et vers les quartiers adjacents ;
- Inclure des mesures favorables aux cyclistes (pistes ou bandes cyclables, supports à vélos, lien mécanique, goulottes, feux à vélos). Prévoir des aménagements accessibles à tous ;
- Favoriser l'utilisation de moyens de transport autre que l'automobile. S'appuyer sur le transport en commun. Envisager l'ajout de stations tempérées pour le confort des usagers ;
- Construire des stationnements incitatifs en périphérie. Localiser le stationnement en souterrain ;
- Contenir la circulation de transit sur les artères. Introduire des mesures d'apaisement de la circulation sur les rues locales.

1.3.2. Séances d'audition sur l'avant-projet

Lors des séances d'audition des opinions sur l'avant-projet de PPU du secteur sud du centre-ville Saint-Roch, les participants ont pu émettre leurs commentaires sur un contenu préliminaire. Il en ressort que la majeure partie des participants adhère à la vision, aux orientations et aux stratégies d'aménagement et de développement proposées. Cependant, des préoccupations ont été émises sur certains aspects qui sont ici résumés.

Activité et vocation

- On souhaite une augmentation des services et des commerces de proximité pour les résidents. On souhaite pouvoir accéder à ces services à pied ou à vélo.
- La SDC Centre-Ville et le milieu des affaires souhaitent que les établissements de débit d'alcool soient décontingentés le long de la rue Saint-Joseph et du boulevard Charest.
- La SDC recommande de limiter aux commerces d'appoint les activités commerciales du pôle d'échanges projeté pour ne pas affaiblir le secteur Saint-Joseph-Charest.
- Certains promoteurs demandent de réduire les exigences liées à l'offre de grands logements. À l'opposé, des résidents demandent d'exiger l'inclusion de grands logements sur les grands sites à développer.

Développement immobilier et cadre bâti

- Plusieurs citoyens ont formulé le désir de voir maintenu le nombre de logements sociaux ou de logements véritablement abordables dans le quartier.
- On souhaite que l'offre résidentielle soit développée pour répondre aux besoins des travailleurs du quartier et pour attirer des familles.

- Plusieurs citoyens s'inquiètent des impacts de l'ajout de hauts bâtiments sur certains sites. Ils souhaitent un équilibre entre la densification et le respect du cadre bâti.
- Les acteurs du milieu économique considèrent les hauteurs proposées insuffisantes pour assurer la rentabilité des projets immobiliers au centre-ville. Ils demandent des hauteurs accrues le long du boulevard Charest et près des échangeurs.
- De petits entrepreneurs désirent une révision des programmes de subventions en leur faveur.
- Les résidants voisins du stationnement Dorchester et de l'îlot Omer-Desserres souhaitent que le gabarit et les typologies sur ces sites s'apparentent à ceux du faubourg.
- Le propriétaire du stationnement souhaite maintenir le gabarit fixé pour sa propriété, mais il est prêt à faire des concessions pour tenir compte des préoccupations des riverains.
- Des participants souhaitent que des exigences claires soient fixées quant à l'insertion de zones de plantation et au verdissement sur les grands sites vacants. On demande de prévoir un pourcentage d'aire verte égal ou supérieur à 10 % pour l'ensemble des zones.

Déplacements et mobilité

- On demande à la Ville de préciser les aménagements qu'elle projette sur les principaux cheminements piétonniers et cyclables. On souhaite que le PPU prévoie des interventions pour sécuriser les intersections dangereuses.
- Il est demandé de se prononcer formellement sur la nécessité de transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain.
- Quelques demandes portent sur la révision du modèle de circulation (sens uniques) du quartier, tant pour la sécurité des piétons que pour l'accessibilité du quartier.

2. Portrait du territoire et enjeux

Le portrait du territoire présente les principales caractéristiques du secteur d'étude, en faisant référence à l'ensemble du quartier Saint-Roch à l'intérieur duquel il s'inscrit. Pour chacun des thèmes abordés, les principaux enjeux sont identifiés.

2.1. Faits saillants du profil sociodémographique

Témoignant de la renaissance du quartier Saint-Roch, la croissance du nombre de travailleurs est de plus de 40 % depuis 1996. Seulement de 2006 à 2011, le nombre de travailleurs est passé de 9 980 à 12 695.

Les secteurs d'emploi les plus représentés sont les suivants : affaires, finance et administration (25 %); sciences naturelles et appliquées et domaines apparentés (20 %); vente et services (16 %); gestion (11 %); enseignement, droit et services sociaux, communautaires et gouvernementaux (11 %)

L'âge médian des travailleurs du quartier est de 38,5 ans alors que dans l'ensemble de la ville, il est de 41,6 ans. Il faut considérer l'importante part d'emplois dans le secteur des nouvelles technologies et du multimédia, dont les employés sont généralement plus jeunes.

La revitalisation du quartier se reflète aussi dans le profil de la population. La population s'est accrue de près de 800 personnes de 1991 à 2011, soit une croissance de 11 %. Le nombre de ménages a augmenté de 18 % durant la même période.

Le quartier Saint-Roch dans son ensemble accueille une population de 7 590 personnes. Sa population a connu une croissance relativement faible depuis 2001, avec moins de 200 nouveaux résidents. La population du quartier est légèrement plus jeune que celle de la ville, avec un âge médian de 41,3 ans contre 43,5 ans pour l'ensemble de Québec. Le nombre moyen de personnes dans les ménages privés est de 1,5 personne contre 2,0 à l'échelle de la ville. Les 25 à 64 ans, qui représentent la population en âge de travailler, sont beaucoup plus nombreux dans Saint-Roch (74,9 %) que dans l'ensemble de la ville (56 %), selon les statistiques de 2011.

2.2. Faits saillants de la dynamique du marché immobilier de Saint-Roch

Parallèlement à l'élaboration du PPU, la Ville de Québec a réalisé un portrait synthèse de la dynamique du marché immobilier pour diverses fonctions dans le quartier Saint-Roch. L'objectif principal de cet exercice était de déterminer les problématiques pouvant nuire à la viabilité des projets immobiliers ainsi qu'à leur réalisation.

2.2.1. Ensemble des fonctions

La construction en milieu urbain dense apporte son lot de complexités et, par le fait même, augmente le coût des projets immobiliers. À certains endroits dans le quartier, des contraintes de sol ont également un impact sur le coût global de la construction de nouveaux bâtiments. De plus, en raison de la sensibilité du milieu construit et de la nécessité de réaliser des interventions de grande qualité au sein d'un pôle d'importance régionale, les interventions sur le cadre bâti de Saint-

Roch sont soumises à un encadrement accru. Un tel encadrement est essentiel, mais il peut parfois augmenter les délais pour l'obtention d'un permis de construction.

2.2.2. Fonction résidentielle

Saint-Roch est divisé en trois secteurs présentant chacun leurs propres caractéristiques et attirant ainsi une clientèle différente. L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres accueille des constructions neuves et s'adresse en partie aux jeunes familles. Au nord du boulevard Charest, on trouve une zone résidentielle de type « faubourg » qui présente un indice accru de défavorisation sociale et une forte proportion de logements subventionnés. On y retrouve majoritairement des immeubles de moindre densité (plex) assez âgés et un plus grand nombre d'édifices vétustes, dont certains vacants. À l'inverse, le secteur résidentiel de type « faubourg » situé au sud du boulevard Charest compte très peu de logements subventionnés et attire davantage une clientèle de jeunes travailleurs du quartier, âgés de 25 à 35 ans. C'est d'ailleurs dans ce secteur que la majorité des copropriétés du quartier ont été construites ces dernières années. Globalement, Saint-Roch demeure cependant l'un des quartiers de la ville présentant le taux de propriétaires-occupants le plus bas.

2.2.3. Fonction administrative

Le taux d'inoccupation global des immeubles de bureaux de plus de 20 000 pieds carrés (8,1 %)¹ dans le quartier Saint-Roch est comparable au reste de la ville. Par contre, il y a un déséquilibre en ce qui a trait aux immeubles de classe A (15,5 %) qui présentent un haut taux d'inoccupation comparativement au reste de la ville². De fait, bien qu'une masse critique d'entreprises du secteur des jeux vidéo et de la conception de logiciels est demeurée dans le quartier, plusieurs autres ont quitté le quartier pour se diriger vers des parcs industriels lorsque le programme du CNNTQ a pris fin. De manière générale, le principal irritant pour les travailleurs du quartier est le coût du stationnement intérieur, qui est largement supérieur dans Saint-Roch comparativement à d'autres quartiers. La croissance projetée du nombre de travailleurs dans le quartier prévoit des besoins futurs en espaces administratifs inférieurs aux superficies vacantes actuelles.

2.2.4. Fonction commerciale

Les analyses et relevés ont fait ressortir un taux d'inoccupation commercial globalement élevé dans Saint-Roch (15,1 %)³. À titre d'exemple, l'inoccupation commerciale est estimée à 6,0 % sur les principales artères commerciales à Québec et à 9,8 % à Montréal. Considérant le stock de locaux commerciaux vacants, la création de nouveaux espaces commerciaux n'est pas souhaitable à court et à moyen terme dans le quartier.

Enjeux :

Ensemble des fonctions

- a. Rentabiliser les investissements alors que les coûts et la complexité des projets sont plus élevés que dans d'autres secteurs moins denses de la ville.

¹ Altus Insight, 2016

² Altus Insight, 2016

³ Fennec, 2016

Fonction résidentielle

- b. Soutenir la revitalisation des immeubles du faubourg situé au nord du boulevard Charest et l'augmentation du nombre de propriétaires-occupants dans ce secteur.
- c. Maintenir une offre de logements abordables malgré des coûts de construction supérieure et la capacité de payer de la clientèle du secteur, qui est relativement plus faible.

Fonction administrative

- d. Éviter de disperser la fonction administrative sur le territoire de la ville.
- e. Attirer de nouveaux locataires provenant d'industries complémentaires à celles déjà présentes dans le quartier pour combler les espaces vacants.
- f. Tenter de garder les locataires de la fonction publique déjà présents dans Saint-Roch, lesquels amènent une proportion importante de travailleurs au sein du quartier.

Fonction commerciale :

- g. Maintenir une bonne vitalité commerciale et diminuer le taux d'inoccupation des locaux commerciaux du quartier.
- h. Assurer un développement cohérent de l'offre commerciale à travers le quartier.
- i. Atténuer la perception de manque de stationnements dans le quartier par une meilleure promotion de l'offre existante.

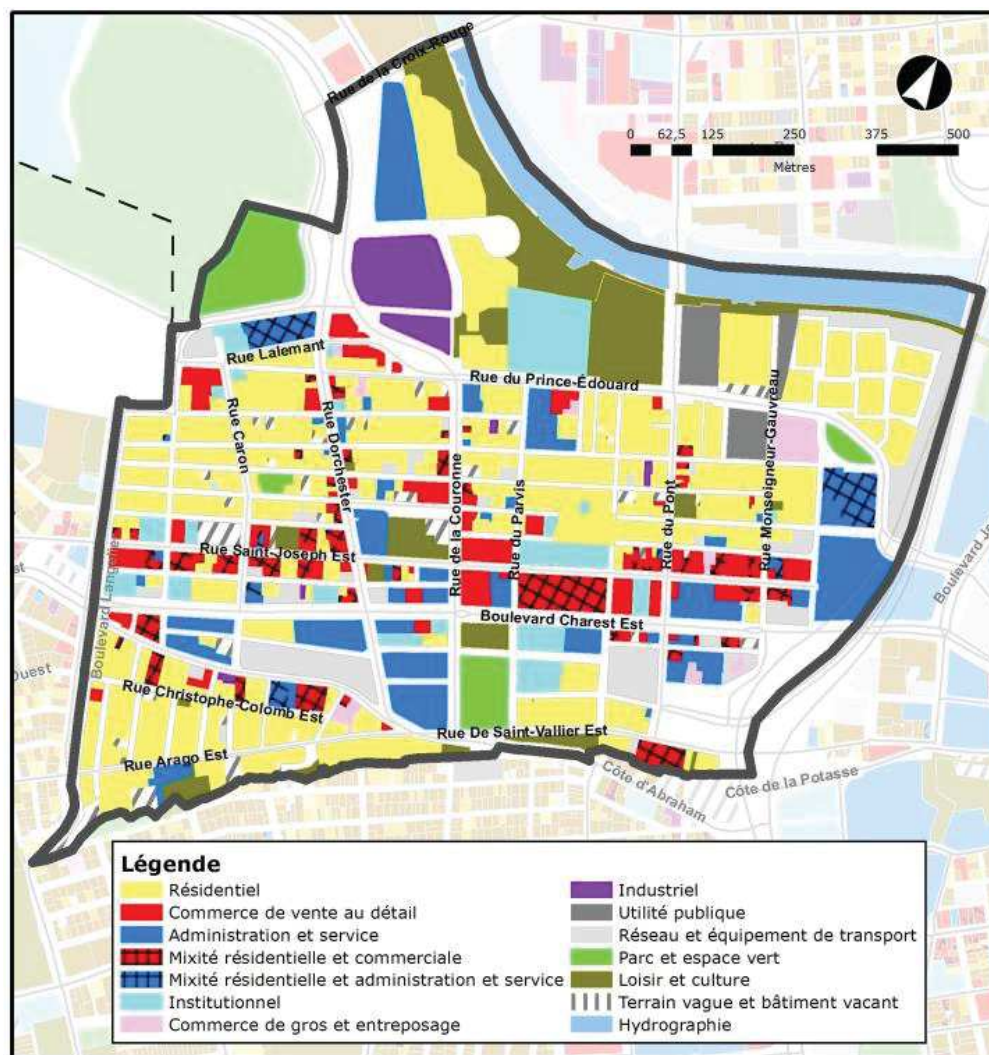
2.3. Vocation du secteur et usages

2.3.1. Les constats

Quartier central et partie intégrante du centre-ville, Saint-Roch présente une mixité des fonctions et une densité relativement élevées, propres à un milieu urbain central : habitation, services administratifs, commerces et services courants/spécialisés, institutions, etc. Cette diversité s'accroît à mesure que l'on s'approche de la rue Saint-Joseph et du boulevard Charest. Les institutions et usages culturels côtoient divers services, en majorité à des fins hôtelières et de restauration. L'habitation s'intègre à l'intérieur des îlots insérés entre les grands axes urbains.

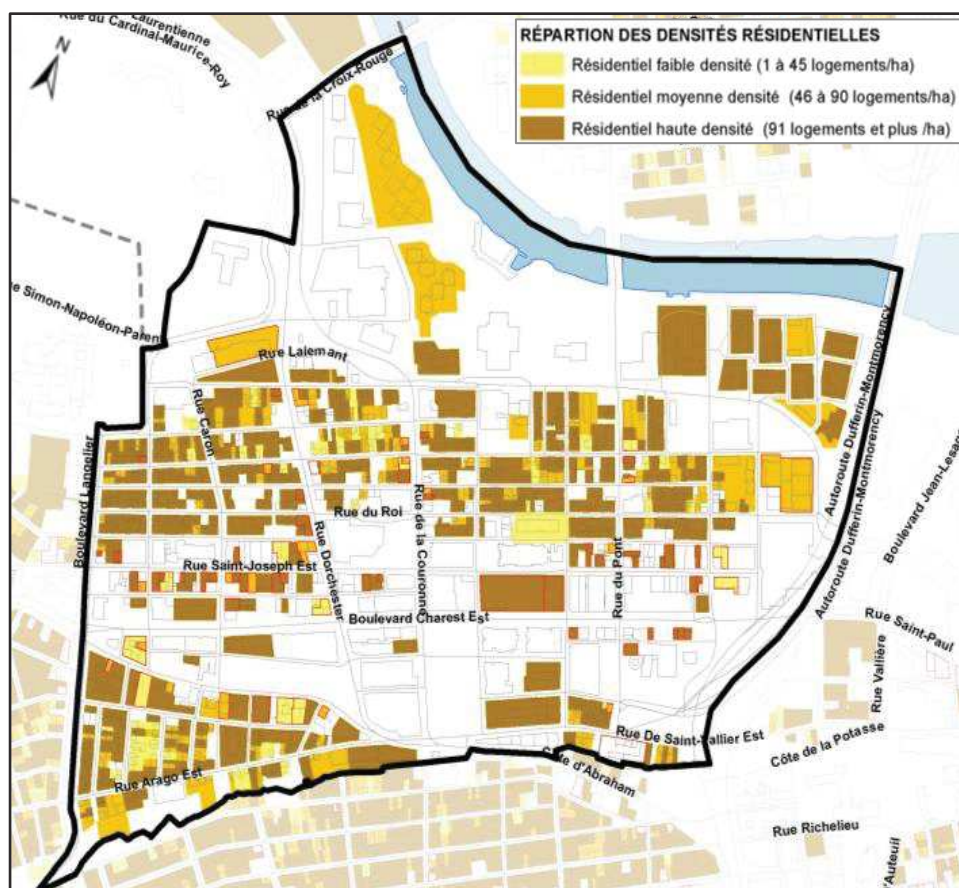
Saint-Roch est un important pôle d'affaires et d'emploi, qui comptait quelque 12 695 travailleurs en 2011. En termes d'occupation au sol, la fonction administrative (10 %) et les institutions (9 %) sont la source de plusieurs de ces emplois. Ces fonctions sont principalement concentrées dans un rayon de plus ou moins 200 mètres de part et d'autre du boulevard Charest. Le quartier compte aussi compte plusieurs entreprises issues de l'industrie du savoir et des technologies de l'information. La fonction institutionnelle est principalement représentée par les grands établissements d'enseignement du quartier : ENAP, TELUQ, Université du Québec, Université Laval.

La fonction commerciale et les services courants sont bien présents, avec quelque 730 établissements et 90 condos commerciaux. On les trouve dans des zones de mixité, le long de la rue Saint-Joseph — axe commercial principal du quartier — et de façon complémentaire, le long des rues Dorchester, de la Couronne ou De Saint-Vallier.



Carte 2 : Utilisation du sol

La fonction résidentielle se concentre majoritairement dans la portion sud du quartier, entre les rues du Prince-Édouard et du Roi puis de la rue De Saint-Vallier et la falaise. Si la fonction résidentielle occupe 27 % de la superficie du quartier, le nombre de logements présents en son sein demeure encore insuffisant pour maintenir cette zone urbaine centrale animée tout au long de la journée. Le quartier Saint-Roch compte près de 5 400 logements, mais 91 % de l'offre est concentrée dans la portion sud du quartier où l'on trouve 4 925 logements. À cet endroit, la densité brute passe à 49 log/ha. La majorité des logements (78,3 %) sont de type locatif alors qu'on n'y trouve que quelque 900 copropriétés. Plus de 2 245 logements sont subventionnés ou coopératifs, de sorte que 33,3 % des logements du quartier sont abordables. Cela représente 24 % des logements abordables de l'arrondissement et 12,6 % à l'échelle de la ville, soit la plus importante concentration.



Carte 3 : Répartition de la densité résidentielle

Les loisirs sont plus ou moins représentés dans le quartier. Dans la portion sud du quartier, ils correspondent pour l'essentiel au centre récréatif Saint-Roch et à la bibliothèque Gabrielle-Roy. Le reste de l'offre de loisirs se concentre dans le parc Victoria, au nord du quartier.

La culture est bien présente. À cet égard, l'îlot de la place Jacques-Cartier forme un noyau culturel au centre du quartier, des lieux de divertissement comme le Théâtre de la Bordée s'ajoutant à la bibliothèque. Le quartier compte divers établissements du domaine des arts, par exemple la Coopérative Méduse, la Maison des métiers d'arts de Québec ou la Faculté des arts visuels de l'Université Laval. On y trouve aussi plusieurs ateliers d'artistes. On détecte l'existence d'un réel cœur de quartier délimité approximativement par les rues du Roi, Dorchester, De Saint-Vallier et du Parvis. S'y trouvent l'îlot culturel Jacques-Cartier, le jardin de Saint-Roch, la place de l'Université du Québec et une concentration administrative et institutionnelle plus marquée. Ce cœur se prolonge tout au long de la rue Saint-Joseph qui constitue le principal axe commercial du quartier.

Les espaces publics destinés à la détente et aux loisirs se concentrent essentiellement en périphérie nord du quartier, exception faite du jardin de Saint-Roch qui occupe le cœur du quartier (18 %). Le quartier compte plus de 70 organismes de développement social et communautaire, dont 42 % à portée régionale.

Enfin, la fonction industrielle, le commerce de gros et l'entreposage demeurent présents au sein du quartier (6 %).

2.3.2. Les enjeux

À l'égard de la vocation du secteur et des usages, le portrait du territoire met en évidence les enjeux suivants à l'égard desquels la Ville devra intervenir :

UNE MIXITÉ TRÈS FAVORABLE, MAIS QUI POSE AUSSI DES DÉFIS

Enjeu 1 : Indissociable d'un centre-ville, la mixité n'est pas sans conséquence sur le milieu. La concentration d'activités régionales engendre des problèmes en matière de circulation, de gestion du stationnement, de sécurité urbaine, etc.

Enjeu 2 : Le maintien d'une saine cohabitation des fonctions non résidentielles et résidentielles est essentiel pour conserver un milieu de vie habité et attirant.

L'INTENSITÉ ET LA DIVERSITÉ DES ACTIVITÉS RÉSIDENTIELLES

Enjeu 3 : La vitalité du quartier passe par la consolidation de la fonction résidentielle. L'ajout de logements attirera dans le quartier une masse critique de résidents qui assureront la viabilité et le développement des autres fonctions.

Enjeu 4 : Le quartier offre un potentiel de densification associé aux terrains vacants ou sous-développés. Propices à la poursuite de la croissance résidentielle, ces terrains doivent être affectés en priorité à cette fonction.

Enjeu 5 : Pour préserver la mixité sociale qui distingue Saint-Roch, il faut favoriser le maintien du ratio actuel de logements abordables à travers le temps. Il faut aussi attirer divers types de ménages et d'usagers (familles, travailleurs, etc.) en favorisant l'offre d'une variété de types de logements (taille, typologies, tenure, prix).

UN PÔLE ÉCONOMIQUE ET D'EMPLOI VIGOUREUX

Enjeu 6 : Saint-Roch doit continuer d'être un des pôles majeurs d'emploi de la ville. Pour contrer l'exode des entreprises vers d'autres secteurs, il faut miser sur son caractère de centre-ville et les avantages qui en découlent.

Enjeu 7 : Les entreprises technologiques et numériques rivalisent à l'échelle mondiale pour attirer de la main-d'œuvre spécialisée. La qualité du milieu de vie et des services offerts est nécessaire pour les attirer.

Enjeu 8 : Les grands établissements d'enseignement jouent un rôle important dans le dynamisme du centre-ville et en font un pôle institutionnel. Ce statut est tributaire des décisions relatives à leur maintien dans le quartier.

UNE ACTIVITÉ COMMERCIALE DYNAMIQUE ET ADAPTÉE À DES CLIENTÈLES VARIÉES

Enjeu 9 : L'identité commerciale du quartier Saint-Roch doit être renforcée en adaptant l'offre à ses différentes clientèles. Les artères et pôles commerciaux existants doivent être consolidés. La rue Saint-Joseph doit continuer d'être la principale artère commerciale du quartier et on doit éviter que la dispersion de l'offre n'affecte sa vitalité.

Enjeu 10 : Le renforcement de la fonction hôtelière au sein du quartier Saint-Roch découle d'une volonté d'attirer la clientèle touristique au centre-ville. Un effort reste à faire afin de favoriser le cheminement naturel des visiteurs du secteur touristique du Vieux-Québec, incluant le Vieux-Port, vers le quartier Saint-Roch.

LES VESTIGES D'UNE ÉPOQUE INDUSTRIELLE RÉVOLUE

Enjeu 11 : La présence d'entreprises industrielles toujours actives est moins compatible avec les orientations d'aménagement et de développement applicables au secteur. À moyen terme, afin de tirer profit de leur emplacement stratégique, on pourrait envisager leur relocalisation au profit de fonctions urbaines plus structurantes et compatibles avec la qualité de vie souhaitée pour le centre-ville.

LES FONCTIONS CULTURELLES ET RÉCRÉATIVES, FACTEURS D'ATTRACTION

Enjeu 12 : Accroître la qualité de vie passe par un meilleur accès aux espaces verts existants et par l'ajout d'espaces de détente au cœur des milieux de vie et des espaces polyvalents pour des activités spontanées.

Enjeu 13 : Le pôle de la place Jacques-Cartier constitue le cœur culturel du centre-ville Saint-Roch. La poursuite du dynamisme culturel passe par une mise à niveau des espaces de la bibliothèque et de ses équipements.

Enjeu 14 : Pour attirer de nouveaux résidents et répondre aux besoins de la population actuelle, l'offre en équipements récréatifs et communautaires doit être renforcée. La construction d'un nouveau centre communautaire pourrait constituer un atout.

2.4. Le cadre bâti

Le quartier Saint-Roch comporte plusieurs bâtiments et petits terrains typiques des premiers faubourgs de Québec. Ce tissu de faubourg s'est principalement développé au sud de la rue du Prince-Édouard jusqu'à la falaise. Au nord de cet axe, les terrains étaient plutôt occupés par des institutions et des chantiers navals, qui furent ensuite remplacés par des industries. Aujourd'hui encore, la rue du Prince-Édouard marque une rupture dans la forme et le paysage urbain du territoire. D'un paysage ouvert et peu construit, on passe à un environnement urbain dense au sud de cette rue.

2.4.1. Les constats

Le tissu de faubourg se distingue par une succession d'îlots rectangulaires peu profonds, orientés d'est en ouest. Les lots d'origine sont de petite taille et supportent des habitations d'un à trois étages. Les bâtiments sont, pour la plupart, implantés sur les lots longeant les rues transversales, et les têtes d'îlots ne disposent pas toutes d'un front bâti. Les rues nord-sud, tracées sur les anciennes limites des concessions, forment des liens importants.

À travers les années, Saint-Roch a connu un processus normal de transformation en faveur d'une densification. Inévitablement, ses caractéristiques traditionnelles ont été modifiées. À certains endroits, les petits lots d'origine ont été réunis pour faire place à de grands complexes résidentiels, commerciaux ou de bureaux. La superficie des lots qui bordent maintenant la rue Saint-Joseph fait en sorte que souvent, une seule propriété occupe en totalité un îlot.

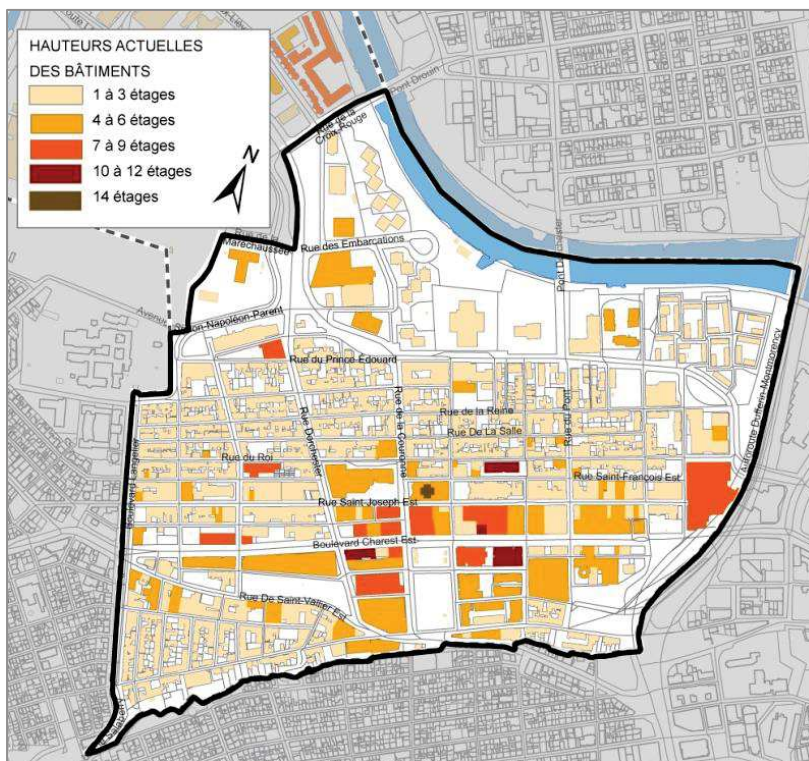
Malgré les changements, les faubourgs sont encore bien perceptibles dans le paysage urbain. Plusieurs bâtiments résidentiels typiques du quartier ont pu être préservés. Certains nécessitent des rénovations majeures pour en préserver l'intérêt et répondre aux besoins d'aujourd'hui. D'autres atteignent un état de vétusté tel qu'une démolition pourrait être envisagée afin de laisser place à des projets plus porteurs.



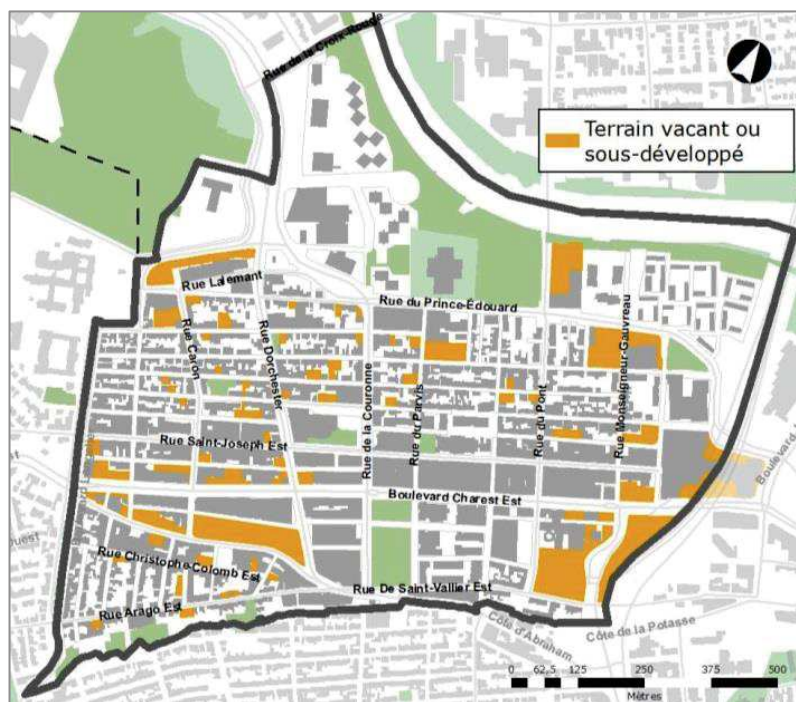
Carte 4 : Hauteur des bâtiments

La réglementation d'urbanisme actuelle confirme la présence de plus fort gabarit le long des principaux axes de circulation (Charest, de la Couronne, Dorchester) et protège le gabarit typique des faubourgs anciens (maximum 4 étages).

Les faubourgs anciens présentent des hauteurs inférieures, soit moins de 4 étages. Les îlots peu profonds sont mal adaptés à des constructions trop en hauteur. Les hauteurs les plus importantes se situent dans le corridor urbain est-ouest englobant le boulevard Charest et la rue Saint-Joseph et, dans une moindre mesure, le long des axes de la rue Dorchester et



Carte 4 : Hauteur des bâtiments

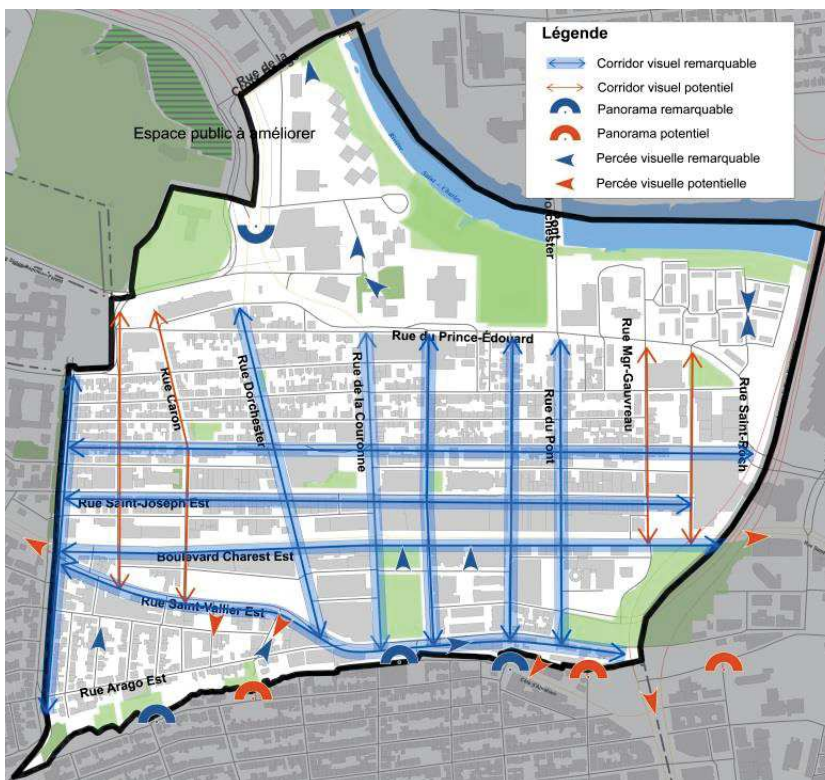


Carte 5 : Terrains vacants ou sous-développés

de la rue de la Couronne. Ces bâtiments sont pour la plupart des immeubles non résidentiels et mixtes auxquels s'ajoutent quelques conciergeries.

Le potentiel de requalification ou de consolidation du tissu urbain est encore relativement important, si l'on considère les espaces vacants (3 %) ou actuellement dédiés au stationnement de surface (5 %). À cela s'ajoutent des terrains qui pourraient faire l'objet d'un changement de vocation. Il existe une concentration considérable d'espaces sous-utilisés dans un rayon de 200 mètres autour du boulevard Charest. De plus petits espaces vacants insérés au cœur des îlots résidentiels, incluant des aires utilisées comme stationnements, offrent l'occasion de consolider un bâti vieillissant et d'ajouter de nouvelles résidences.

Plusieurs rues nord-sud offrent des corridors visuels cadrés d'intérêt et il en est de même des principales voies de circulation est-ouest dans la portion sud du quartier (De Saint-Vallier, Charest, Saint-Joseph). On compte quelques percées visuelles remarquables sur les espaces publics ou semi-publics du quartier, dont le jardin de Saint-Roch et la cour intérieure de l'ENAP. Du haut de la falaise, on observe des panoramas d'intérêt sur le quartier, avec en trame de fond la vue sur les Laurentides.



Carte 6 : Inventaire des perspectives visuelles

2.4.2. Les enjeux

À l'égard du cadre bâti, le portrait du territoire met en évidence les enjeux suivants à l'égard desquels la Ville devra intervenir :

UNE DENSIFICATION NORMALE MAIS NÉCESSITANT DES EFFORTS D'INTÉGRATION

Enjeu 15 : Le défi de la densification dans Saint-Roch repose sur la manière de conjuguer la consolidation du milieu bâti existant avec les composantes identitaires du quartier. Il passe également par un effort de transition entre constructions de densités différentes, la prise en compte de l'impact des nouvelles constructions sur celles existantes et sur la qualité de l'expérience vécue par les usagers de la rue.

Enjeu 16 : Dans certains cas, l'état et les caractéristiques de certaines constructions d'époque ne justifient pas leur conservation. Elles pourraient disparaître au profit d'une urbanisation plus

contemporaine, répondant mieux aux exigences actuelles en matière de qualité du milieu de vie. Une réflexion s'impose afin d'évaluer l'impact de ces transformations sur la préservation des caractéristiques traditionnelles du tissu de faubourg.

Enjeu 17 : Les abords des principales voies de circulation et du réseau structurant de transport en commun présentent un réel potentiel de densification. Cependant, des efforts de transition avec les milieux construits de plus faible hauteur sont essentiels au maintien de la qualité du milieu.

Enjeu 18 : La répartition des immeubles de plus grande hauteur devra s'effectuer en tenant compte des caractéristiques d'ensemble du milieu et des effets sur le domaine public. Une attention doit être portée à l'impact sur les perspectives visuelles d'intérêt.

Enjeu 19 : Moteur de développement urbain, les parcours structurants de transport en commun exerceront sans doute un effet catalyseur sur la consolidation du quartier en particulier aux abords du boulevard Charest et des rues Dorchester et de la Couronne.

Enjeu 20 : L'augmentation importante des valeurs foncières depuis les 15 dernières années rend de plus en plus complexe le développement des propriétés. La nécessaire préservation du tissu de faubourg et la prise en compte de la variable économique dans la conception de nouveaux projets orienteront les décisions relatives à la localisation des gabarits plus importants aux endroits ayant le moins d'impact sur le bâti ancien.

UN POTENTIEL DE CONSOLIDATION ASSOCIÉ AUX TERRAINS SOUS-UTILISÉS

Enjeu 21 : Une large part des terrains sous-développés ou vacants est comprise à l'intérieur du corridor urbain du boulevard Charest et celui-ci est propice à une densification plus importante. Cette consolidation ne se résume pas au seul ajout de bâtiments, mais peut aussi inclure des aménagements et la plantation d'arbres permettant de renforcer la canopée.

Enjeu 22: Les terrains de stationnement au cœur d'un centre-ville représentent des sites tout indiqués pour la mise en valeur de l'espace urbain. Toutefois, les attentes grandissantes pour des espaces de stationnement se heurtent aux objectifs de mobilité plus durable poursuivis par la Ville. La conciliation de ces visions opposées est un enjeu majeur pour le centre-ville.

2.5. L'aménagement des espaces publics, des rues et des parcs

2.5.1. Les constats

Au cours des 20 dernières années, des projets urbains de grande qualité ont permis de redonner au quartier Saint-Roch ses lettres de noblesse. Parmi ceux-ci, l'aménagement du jardin de Saint-Roch et le réaménagement de la rue Saint-Joseph ont changé le visage du quartier. Les grands axes de circulation, comme le boulevard Charest, la rue de la Couronne ou la rue Dorchester, offrent des aménagements piétonniers confortables grâce à des trottoirs un peu plus larges et — lorsque l'espace le permet — des plantations en fosses protégeant les piétons de la circulation.

Le quartier Saint-Roch est doté de grands parcs destinés autant à la population locale que municipale. Ils contribuent à la qualité de vie des résidents et des usagers du quartier. Les grands parcs d'échelle municipale (Victoria, de la Pointe-aux-Lièvres, de la rivière Saint-Charles) sont concentrés dans la portion nord du quartier, mais demeurent accessibles à pied ou à vélo depuis les milieux de vie. Le jardin de Saint-Roch constitue un point focal et joue un rôle indéniable dans la qualité de vie du quartier.

Dans la portion sud du quartier, on trouve des espaces publics jouant un rôle important dans l'animation urbaine, dont la place Jacques-Cartier en cours de réaménagement, la place de l'Université du Québec et la place du Parvis. De petits parcs sont aussi présents, mais demeurent rares dans la trame des faubourgs. On constate une carence en espaces verts de proximité à l'intérieur des îlots de faubourgs, au sud du boulevard Charest et à l'ouest de la rue Dorchester, ainsi qu'à l'est de la rue de la Couronne, au nord du boulevard Charest. Certains espaces publics restent à valoriser. C'est notamment le cas du parvis de l'église Saint-Roch, du tronçon ouest de la rue Saint-Joseph et des sites vacants dont le redéveloppement offre des occasions de verdissement.

Avec son indice à 12 %, Saint-Roch présente le 2^e plus bas indice de canopée du territoire de la ville, alors que la moyenne pour l'ensemble du territoire est de 32 %. La trame serrée combinée à la densité urbaine posent un défi, car elles laissent peu de place à la plantation d'arbres.

Il existe cependant des solutions qui doivent être explorées. On note une présence accrue d'îlots de chaleur dans le quartier. Dans ces circonstances, il devient prioritaire d'établir des stratégies de verdissement pour l'ensemble du quartier.



Carte 7 : Localisation des parcs et espaces publics

2.5.2. Les enjeux

À l'égard de l'aménagement des espaces publics, des rues et des parcs, le portrait du territoire met en évidence les enjeux suivants à l'égard desquels la Ville devra intervenir :

UN VERDISSEMENT ESSENTIEL CONFRONTÉ À DES CONTRAINTES D'ESPACE

Enjeu 23 : Il existe peu d'occasion pour créer de nouveaux espaces verts ou de détente dans le tissu des faubourgs. Le défi consiste à bonifier autant que possible les espaces verts existants, à assurer des conditions optimales pour les déplacements actifs vers ceux-ci et à intégrer des espaces publics dans les grands projets de redéveloppement.

Enjeu 24 : Les grands espaces verts du quartier sont situés à distance raisonnable des zones résidentielles. Il est impératif de les mettre en réseau par des axes bien aménagés de façon à les rendre perceptibles et conviviaux pour les piétons.

Enjeu 25 : Saint-Roch est un des quartiers présentant le plus d'îlots de chaleur. Le potentiel de plantation étant limité, toute autre approche permettant de rafraîchir les lieux doit être favorisée : toits blancs, insertions végétales, etc.

Enjeu 26 : Il faut verdir le quartier, ce qui représente un défi puisque les espaces disponibles pour la plantation sont rares. La protection des arbres, des parcs et des corridors verts existants doit aussi être renforcée.

2.6. Les déplacements et la mobilité

2.6.1. Les constats

La trame de rue orthogonale et régulière du secteur sud du quartier Saint-Roch, combinée à l'étroitesse des rues, favorise les déplacements à pied dans les limites du quartier. Ces facteurs se font sentir sur les habitudes de mobilité des habitants. En effet, on compte 0,6 véhicule par ménage, comparativement à 1,38 sur l'ensemble du territoire de la ville.

Seulement 72,7 % des personnes âgées de 16 ans et plus possèdent un permis de conduire comparativement à 88,1 % pour l'ensemble de la ville. De même, l'utilisation accrue du transport en commun génère un fort pourcentage de déplacements à pied. Le quartier est desservi par le service d'autopartage traditionnel *Communauto* et le libre-service sans réservation *Auto-mobile*.

Les transports actifs comptent pour une part importante des déplacements dans le quartier. La marche représente 31 % des déplacements vers le quartier et 39,5 % des déplacements produits dans le quartier sur 24 heures (*Enquête Origine-Destination*, 2011). Le quartier profite de plusieurs liens entre la Basse-ville et la Haute-Ville tout aussi favorables aux piétons, avec ses cinq escaliers (Lavigneur, Badéard, de la Chapelle, du Faubourg et Lépine) et l'ascenseur du faubourg. Les divers axes nord-sud présentent un fort potentiel de liaison entre la falaise et les espaces récréatifs concentrés dans la portion nord du quartier, de même que vers les quartiers périphériques.

Saint-Roch est l'un des secteurs de la ville de Québec où la part modale du vélo est la plus importante (2,7 % en pointe du matin et 1,7 % sur toute la journée, *Enquête Origine-Destination 2011*), et ce, même si le réseau cyclable y est peu développé. À l'exception de la piste cyclable de la rivière Saint-Charles, le réseau est inexistant. On remarque tout de même des axes très achalandés même si aucun aménagement cyclable n'a encore été réalisé : rue du Pont, rue Saint-Joseph, rue Caron.

Conformément à la *Vision des déplacements à vélo*, la Ville souhaite finaliser le maillage du réseau cyclable et augmenter la pratique du vélo utilitaire. Saint-Roch constituera un maillon important dans le développement d'un réseau cyclable sécuritaire et continu. À

terme, l'objectif est de faire du vélo un mode de transport complémentaire aux autres modes tout en permettant une cohabitation harmonieuse de tous les usagers de la rue.

Important centre d'affaires du centre-ville, Saint-Roch bénéficie d'une bonne desserte en transport en commun. Les multiples parcours qui s'y dirigent assurent un service efficace pour la population du quartier et les travailleurs. D'une utilisation accrue du transport en commun découle donc un fort pourcentage de déplacements à pied. Cette desserte est appelée à être renforcée de façon importante avec l'implantation, dans le futur, d'un mode structurant de transport en commun. Les deux lignes du réseau le traverseront, l'une d'est en ouest par le boulevard Charest et l'autre du nord au sud par les rues de la Couronne et Dorchester.

La gare du Palais, qui se situe tout près des limites du centre-ville Saint-Roch, à l'est des échangeurs de l'autoroute Dufferin-Montmorency, présente un atout indéniable en termes d'intermodalité. Elle sera desservie par un parcours qui empruntera l'axe du boulevard des Capucins puis le boulevard Charest, dans le quartier Saint-Roch. Selon l'objectif poursuivi par VIA Rail, la gare du Palais devrait voir son nombre d'utilisateurs tripler d'ici 2030. Par conséquent, le pôle intermodal — constitué de la station « gare du Palais » et des gares ferroviaires et d'autocars — devrait accentuer l'attractivité des secteurs de développement compris dans un rayon élargi autour de la gare, notamment du côté de Saint-Roch.

Saint-Roch recèle plusieurs générateurs de déplacement. En période de pointe du matin, la part modale des déplacements, tous modes confondus, vers la Basse-Ville est de 21,9 %. Malgré l'importante part modale du transport en commun (15,4 %) et des déplacements à pied (31 %), le quartier doit composer avec d'importants débits véhiculaires lors des heures de pointe du matin et du soir. En effet, le nombre de véhicules dans le quartier Saint-Roch est multiplié par 3 entre 5 h et 14 h. Outre les véhicules dont la destination est le quartier, plusieurs transitent aussi vers la Haute-Ville.

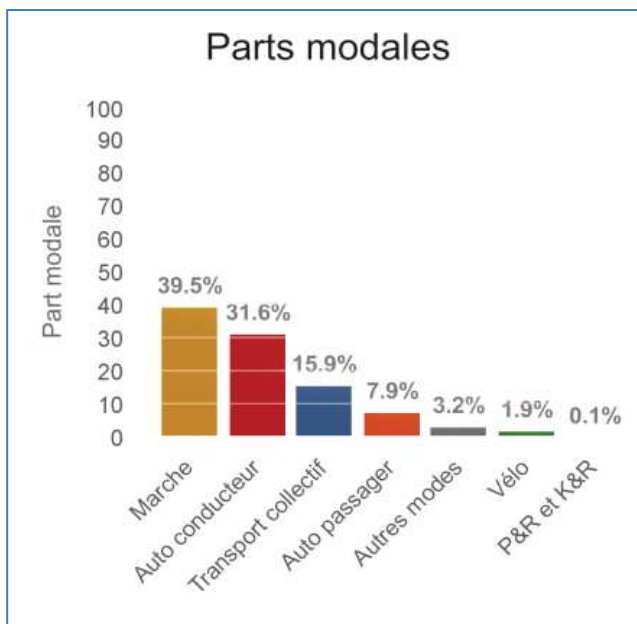


Figure 1 : Parts modales (Enquête OD, 2011)

2.6.2. Les enjeux

À l'égard des déplacements et de la mobilité, le portrait du territoire met en évidence les enjeux suivants à l'égard desquels la Ville devra intervenir :

UNE TRAME URBAINE À REDÉFINIR EN FAVEUR DES DÉPLACEMENTS ACTIFS

Enjeu 27 : L'accroissement des déplacements actifs suppose des aménagements urbains encore plus favorables aux déplacements à pied et à vélo. Un meilleur réseautage des parcours piétons ou cyclables dans les limites du quartier et vers les quartiers périphériques ainsi que l'amélioration continue de la sécurité des usagers vulnérables aux intersections sont souhaitables pour accroître la part des déplacements actifs.

Enjeu 28 : Le quartier Saint-Roch jouera un rôle clé dans le développement du réseau cyclable de la ville de Québec. En plus d'être un foyer d'habitation et d'emplois important, Saint-Roch est un passage incontournable vers la Haute-Ville depuis Limoilou, Charlesbourg ou Beauport. Il joue aussi le rôle de lien entre les quartiers Saint-Sauveur et Cap-aux-Diamants. La mise en place de parcours cyclables bien balisés au cœur de la zone d'affaires est susceptible d'accroître la part modale pour ce mode de déplacement par les travailleurs du centre-ville.

Enjeu 29 : L'implantation d'un futur mode structurant de transport en commun dans le quartier renforce l'importance d'améliorer les conditions des déplacements actifs tout au long des artères qui accueilleront ces parcours. L'implantation probable d'un pôle d'échanges majeur au sud de la rue de la Croix-Rouge favorisera un redéveloppement stratégique des terrains qui l'entoureront.

Enjeu 30 : La canalisation de la circulation de transit sur les artères est essentielle à la sécurité et la quiétude des rues locales résidentielles.

Enjeu 31 : Le potentiel de réaménagement des rues pour les rendre plus favorables aux déplacements actifs est limité par l'étroitesse des emprises. Les objectifs de renforcement des déplacements actifs ne pourront être atteints sans conséquence sur la place occupée par la voiture, notamment en regard de l'offre de stationnements sur rue. Des choix devront être faits pour créer des environnements urbains axés sur les déplacements à pied et à vélo.

3. VISION ET GRANDES ORIENTATIONS

3.1. La vision d'aménagement et de développement

Les transformations qu'a connues le quartier Saint-Roch lui ont permis de regagner son rôle de cœur économique et culturel au sein du centre-ville et de voir émerger un nouveau milieu de vie. Son évolution se poursuit encore aujourd'hui et les projets immobiliers qui sont susceptibles de s'y insérer peuvent avoir un impact sur le paysage et la forme urbaine, la circulation et la qualité de vie du milieu. C'est pourquoi la Ville de Québec propose une vision d'aménagement et de développement pour encadrer les interventions futures au sein de la portion sud du quartier Saint-Roch. Cette vision plus détaillée s'inscrit dans le respect des orientations de la Ville en matière de consolidation des milieux construits, de renforcement des pôles urbains majeurs, de qualité des milieux de vie et de mobilité durable.

Pour permettre l'atteinte d'une vision d'aménagement et de développement, le PPU se doit de promouvoir et consolider les différentes vocations du quartier Saint-Roch, qui est à la fois :

- un pôle d'emploi régional touchant à des secteurs d'activité variés, incluant l'administration et les nouvelles technologies ;
- un pôle de services regroupant de nombreux établissements répondant à une clientèle tant locale que municipale ;
- un pôle culturel reconnu à l'échelle municipale, tant pour les lieux de création et de diffusion qu'on y trouve que pour son potentiel d'accueil d'événements majeurs ;
- un milieu de vie accueillant une population aux profils diversifiés, dont le nombre est appelé à croître ;

Le but premier du PPU du secteur sud du centre-ville Saint-Roch consiste à faire de cette portion importante du centre-ville un lieu dynamique, habité, diversifié à tous les égards, aux qualités urbaines distinctives et où la qualité de vie prédomine.

3.1.1. Imaginer Saint-Roch en 2040

Voici de quelle façon la Ville de Québec imagine le secteur sud du quartier Saint-Roch d'ici 20 ou 30 ans :

- Pôle majeur d'emplois et de services, Saint-Roch est une destination prisée par tous les citoyens.
- Le quartier demeure un lieu de choix pour la création, la diffusion culturelle, l'innovation et les nouvelles technologies.
- Sa population résidente est sans cesse grandissante et le quartier offre des logements variés soutenant la mixité sociale qui le caractérise.
- Ses espaces sous-utilisés ont été consolidés dans le respect du cadre bâti ancien et des milieux de vie.

- Les nouveaux bâtiments et les aménagements urbains réalisés projettent une image contemporaine du quartier, tout en respectant son patrimoine bâti.
- Des liens conviviaux bien aménagés favorisent les déplacements actifs entre les différents points d'intérêt.
- Desservi par des parcours structurants de transport en commun et un important pôle d'échanges, le centre-ville Saint-Roch est plus que jamais un point de convergence du transport en commun.
- Il offre un environnement urbain agréable et accueillant, incluant plusieurs espaces de détente et de récréation.
- Son couvert végétal bonifié contribue à valoriser l'espace urbain et à améliorer la qualité de vie.

3.2. Les grandes orientations d'aménagement et de développement

Pour répondre aux enjeux de développement identifiés précédemment, la Ville de Québec se dote de six (6) grandes orientations. La vision d'aménagement retenue pour le centre-ville Saint-Roch s'appuie sur ces grandes orientations. Celles-ci servent de référence pour la définition d'une stratégie d'aménagement et de développement et leur mise en œuvre. La Ville souhaite ainsi :

1. Soutenir la croissance des activités économiques et accroître les emplois au sein du centre-ville Saint-Roch, tout particulièrement à l'intérieur du corridor urbain formé du boulevard Charest et de la rue Saint-Joseph, en misant sur les créneaux porteurs de la technologie, de la création et du savoir ; assurer une répartition équilibrée de l'offre commerciale et poursuivre la dynamisation de la rue Saint-Joseph comme axe commercial principal.
2. Doter le centre-ville Saint-Roch d'une image à la hauteur de son importance régionale et en mettant en valeur sa vocation comme pôle technologique, créatif et culturel, en poursuivant la mise en valeur du domaine public et en favorisant la réalisation d'une architecture distinctive, moderne et pérenne.
3. Renforcer en priorité la présence résidentielle par l'accroissement continu du nombre de logements et une diversification de l'offre dans l'ensemble du quartier.
4. Consolider et densifier le cadre bâti par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants ou sous-développés, en cohérence avec le milieu construit existant.
5. Créer un environnement urbain enrichissant, agréable, sécuritaire et où la qualité de vie prédomine, entre autres en valorisant les grands parcs urbains existants, en créant de nouveaux espaces de détente au profit des résidents et en mettant place une stratégie de verdissement en faveur d'une atténuation des îlots de chaleur.
6. Favoriser les déplacements actifs et le transport en commun par divers moyens s'inscrivant dans la foulée du Plan de mobilité durable, en bonifiant l'offre de transport en commun et en améliorant les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes par l'aménagement d'itinéraires sécuritaires et confortables.

4. Stratégie d'aménagement et de développement

Afin de soutenir la mise en œuvre de la vision d'avenir pour le secteur sud du centre-ville Saint-Roch, la Ville de Québec propose une stratégie d'aménagement et de développement structurée autour de thèmes d'intervention : les activités et la vocation du territoire, le cadre bâti, les déplacements, l'aménagement des espaces publics et le paysage urbain. Cette stratégie se décline sous forme d'objectifs et de principes d'aménagement et de développement qui guideront les interventions futures, tant publiques que privées.

4.1. Les activités et la vocation du territoire

La Ville souhaite soutenir la poursuite du développement des activités présentant un rayonnement régional (*bureaux et autres entreprises, institutions, lieux de diffusion culturelle*) tout en concentrant ceux-ci aux endroits les plus stratégiques et appropriés au sein du centre-ville Saint-Roch. Ces activités sont d'importants générateurs de déplacements et doivent être localisées en priorité aux endroits les plus facilement accessibles par les divers modes de transport et tout particulièrement par le réseau structurant de transport en commun. Une attention particulière devra être portée à la relation entre les zones propices à l'emploi, aux services régionaux ou au développement des affaires et les milieux résidentiels attenants afin d'assurer une cohabitation optimale.

Il importe de maintenir la mixité des fonctions qui caractérise le centre-ville et constitue l'une de ses grandes qualités. Celui-ci doit continuer d'accueillir une grande variété de fonctions incluant des commerces et services variés et des usages liés à la culture et au divertissement. Un renforcement marqué de la présence résidentielle contribuera à faire de Saint-Roch un milieu plus dynamique et animé, non seulement durant les heures de travail, mais aussi tout au long de la journée, et favorisera le développement des autres fonctions urbaines et la vitalité du quartier. Une offre de service et en équipements publics ou communautaires, adaptée aux besoins des résidents et des travailleurs, permettra de renforcer l'attrait du quartier et ses perspectives de développement.

Les objectifs spécifiques et les principes d'aménagement poursuivis à l'égard des activités et de la vocation du territoire sont les suivants :

4.1.1. Confirmer un pôle régional multifonctionnel dense et son renforcement comme principale zone d'affaires de la ville

- Concentrer en priorité les grandes entreprises, les institutions et autres générateurs d'emplois au sein du secteur multifonctionnel Charest et ses environs, lequel englobe approximativement le territoire compris entre les rues Saint-Joseph et De Saint-Vallier Est. Constituant le principal pôle administratif et institutionnel du centre-ville, on devrait y localiser en priorité les activités à rayonnement régional ainsi que les fonctions liées au tourisme.
- Assurer une cohabitation harmonieuse entre les activités non résidentielles localisées au sein de ce pôle régional et les secteurs résidentiels attenants par des choix judicieux dans le traitement de l'interface et le choix des interventions permises à cet endroit comme les projets de construction ou nouvelles fonctions urbaines.

- Favoriser une mixité verticale des fonctions de sorte que des commerces, des services administratifs, de l'habitation et même de l'hôtellerie, par exemple, puissent se côtoyer dans un même édifice.
- Maintenir des conditions d'implantation souples pour les usages associés aux services administratifs et aux technologies de l'information et du multimédia, de façon à maintenir l'attrait du centre-ville pour le développement des affaires.
- Favoriser une forte densification résidentielle du secteur multifonctionnel Charest et ses environs, en facilitant l'intégration ou l'ajout de logements aux étages supérieurs des bâtiments existants ou à construire.
- Prendre des mesures pour favoriser la construction des terrains vacants en bordure du boulevard Charest.

4.1.2. Favoriser l'émergence d'un pôle mixte secondaire autour du pôle d'échanges de transport en commun

- Dans le cadre du projet d'implantation d'un Service rapide par bus, soutenir l'aménagement du nouveau pôle d'échanges de transport en commun projeté à l'entrée nord du quartier Saint-Roch, à l'extrémité de l'autoroute Laurentienne.
 - Saisir l'opportunité qu'offre ce pôle d'échanges pour redévelopper les terrains qui l'entourent de façon structurante. Attribuer une vocation mixte aux terrains compris entre les rues de la Croix-Rouge et du Prince Édouard.
 - Réaffirmer la volonté de la Ville de voir se redévelopper les terrains fédéraux qui ont adresse sur la rue de la Pointe-aux-Lièvres de façon à renforcer la mixité des fonctions de ce point d'entrée du centre-ville.

4.1.3. Confirmer la rue de Saint-Joseph et le boulevard Charest comme axes commerciaux principaux et consolider les zones commerciales complémentaires

- Soutenir la vitalité et le renforcement de la rue Saint-Joseph Est et du boulevard Charest Est comme destinations commerciales principales du quartier, combinant une offre de biens et de services à la fois régionale et de proximité.
 - Promouvoir l'attrait régional de la rue Saint-Joseph et soutenir la présence d'usages commerciaux cohérents avec cette vocation. En faire aussi le lieu prioritaire pour l'offre de biens et services courants destinés aux résidents du quartier.
 - Permettre des superficies de plancher adaptées à la fois à l'implantation de commerces susceptibles de renforcer l'attrait de cette rue comme destination régionale de magasinage et de commerces courants répondant aux besoins des résidents du secteur.
 - Modifier les contingentements relatifs aux établissements de débits d'alcool sur la rue Saint-Joseph Est afin de reconnaître ces établissements comme partie prenante de la dynamique commerciale de la rue. S'assurer du respect des conditions nécessaires au contrôle des nuisances par rapport aux secteurs résidentiels.
- Reconnaître les rues Dorchester, de la Couronne et le tronçon de la rue du Pont compris entre le boulevard Charest et la rue Saint-Joseph Est comme axes commerciaux et de services

complémentaires à la rue Saint-Joseph Est. Adapter en conséquence les superficies de plancher maximales permises et le choix des usages permis.

- Limiter l'offre commerciale sur la rue De Saint-Vallier Est et sur le tronçon nord de la rue du Pont, de sorte que celle-ci demeure de niveau secondaire dans le quartier. Cet objectif vise à donner préséance à la rue Saint-Joseph Est. À cette fin, permettre, sans l'obliger, la présence de rez-de-chaussée commerciaux sur ces axes.

4.1.4. Renforcer la présence résidentielle et la diversité de l'offre dans l'ensemble du quartier

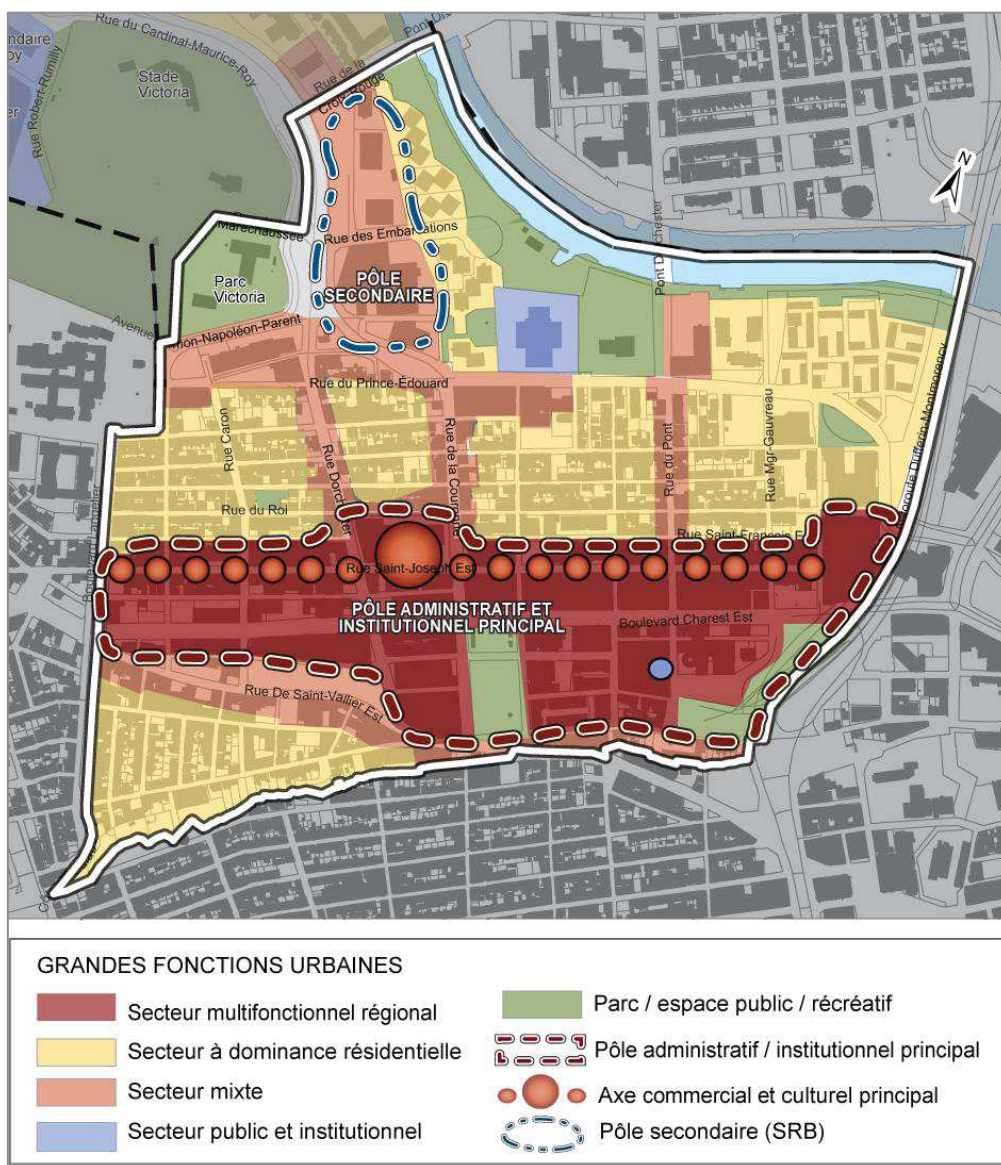
- Soutenir une densification résidentielle prioritaire le long des corridors de transport en commun et sur les sites à fort potentiel de développement.
 - Favoriser l'ajout de logements aux étages d'édifices mixtes à différents endroits le long des artères et voies principales (Charest, Saint-Joseph, Dorchester, de la Couronne) supportant le réseau de transport en commun.
 - Sans exclure une mixité des fonctions, accorder la priorité à l'ajout de logements sur les sites vacants ou sous-développés, dont :
 - l'îlot Dorchester — De Sainte-Hélène — Saint-Anselme — De Saint-Vallier Est (stationnements Dorchester et stationnement derrière l'édifice de la CSN);
 - les îlots sis de part et d'autre de l'intersection Monseigneur-Gauvreau – Prince-Édouard (poste de la Reine);
 - les îlots à requalifier au sud-est de l'intersection Croix-Rouge – Laurentienne, incluant les bâtiments fédéraux qui ont adresse sur la rue de la Pointe-aux-Lièvres;
 - d'autres espaces vacants à l'intérieur des îlots résidentiels.
- Permettre une consolidation modérée des milieux résidentiels établis.
 - Renforcer la vocation résidentielle des faubourgs en insérant de nouvelles habitations d'échelle comparable sur les espaces non construits, sous-développés ou à redévelopper (bâtiments vétustes).
 - Favoriser la diversité des types de logements, afin de répondre à différentes clientèles
 - Pour tout projet résidentiel de grande envergure, exiger un pourcentage minimal de grands logements répondant aux besoins des familles.
 - Favoriser le maintien du ratio de logements abordables à l'échelle du quartier à mesure que son développement se poursuit. Cette cible constitue un objectif à atteindre globalement et non projet par projet.
- Supporter les initiatives à la création de nouveaux logements ou l'amélioration des logements existants en encourageant les propriétaires à soumettre les projets admissibles aux différents programmes de subvention en vigueur.

4.1.5. Renforcer l'offre en équipements et espaces récréatifs, publics ou communautaires

- Poursuivre les efforts pour implanter un nouveau centre communautaire permettant de renforcer l'offre récréative et communautaire dans le quartier Saint-Roch. Confirmer l'emplacement de ce centre le long de la rue du Pont, de façon à desservir tant la population

du quartier que celle des quartiers riverains, dont le Vieux-Limoilou; le site de l'ancien cinéma Place Charest constituant un secteur préférentiel.

- Augmenter les espaces de détente et de rencontre destinés aux résidents en visant en priorité les opportunités de créer de petits parcs de proximité près des secteurs résidentiels pour des activités non structurées.
 - Aménager un espace dégagé polyvalent, propice aux activités récréatives/sportives libres et à la tenue d'événements dans le secteur des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency.
 - Favoriser la création d'un nouvel espace public sur une portion du site du stationnement Dorchester, de préférence à proximité de la rue Caron, afin de mieux desservir la population du faubourg sud (îlot des Tanneurs).



Carte 8 : Plan des grandes vocations urbaines

4.1.6. Confirmer l'existence d'un pôle culturel au cœur du centre-ville Saint-Roch

- Poursuivre les efforts initiés pour faire de l'îlot Jacques-Cartier le cœur culturel du centre-ville. À cette fin, poursuivre les démarches en prévision du réaménagement des espaces intérieurs de la bibliothèque afin de mettre à jour l'établissement et de répondre à de nouveaux besoins.
- Appuyer le renforcement du pôle culturel en favorisant le maintien des lieux de diffusion en place (Théâtre de la Bordée, Le Cercle, Théâtre L'Impérial etc.) ainsi que l'ajout d'autres fonctions culturelles et de services complémentaires le long de la rue Saint-Joseph.

4.2. Le cadre bâti

Le centre-ville Saint-Roch, bien que marqué par une densité construite relativement élevée, recèle encore un potentiel de développement relativement important. Le corridor urbain entourant le boulevard Charest, à titre de pôle multifonctionnel principal à rayonnement régional, est le secteur du quartier le plus susceptible d'accueillir des constructions de plus fort gabarit. La Ville souhaite mettre en place un cadre de développement permettant de combler progressivement les vides dans le tissu construit. Les grands espaces à développer ou redévelopper devront aussi inclure une part d'espaces publics afin de répondre aux besoins des résidents du quartier. Dans ses choix d'aménagement et de développement, la Ville cherchera à maintenir une cohabitation harmonieuse entre les secteurs de gabarits différents, à valoriser le patrimoine bâti, à préserver la qualité de vie des résidents et à maintenir une expérience urbaine de qualité sur les rues bordant les différentes constructions.

Les objectifs spécifiques et les principes d'aménagement et de développement poursuivis à l'égard du cadre bâti sont les suivants :

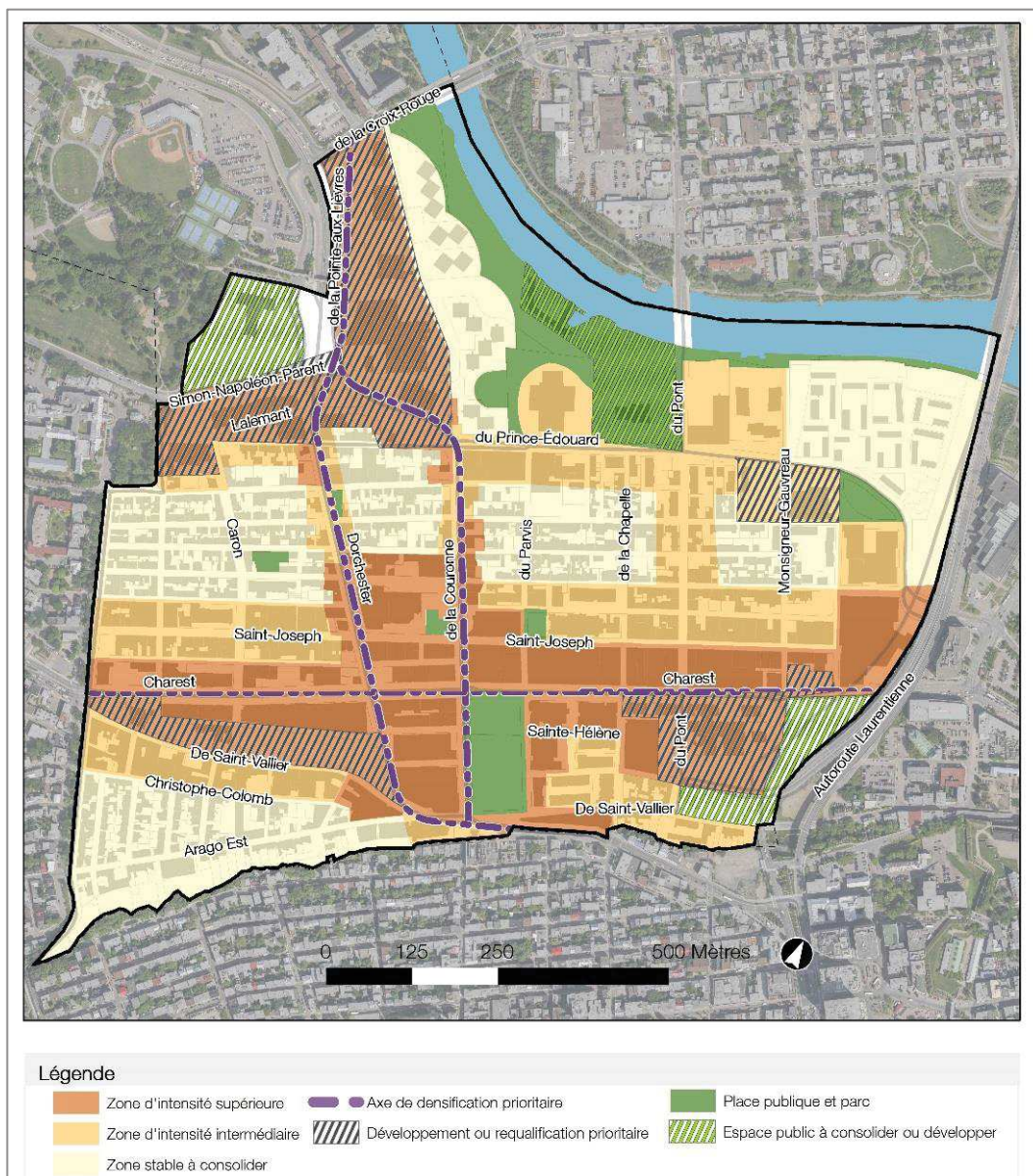
4.2.1. Densifier en priorité le secteur multifonctionnel Charest et ses environs, principal pôle d'activités à rayonnement régional, et les axes de transport en commun.

- Marquer le cœur du quartier en faisant de l'îlot de la Place Jacques-Cartier et de l'hôtel Pur l'endroit où l'on trouve la hauteur la plus importante dans l'ensemble du quartier, soit 60 mètres.
- Prévoir un gabarit maître de 28 à 33 mètres (environ 8 à 10 étages) le long du boulevard Charest, en rive sud du tronçon est de la rue Saint-Joseph et en front de l'extrémité sud des rues de la Couronne et Dorchester.
- Marquer l'entrée nord du quartier Saint-Roch, entre la rue de la Croix-Rouge et la rue du Prince-Édouard (secteur du pôle d'échanges), par des hauteurs de 22 à 25 mètres (environ 6 à 7 étages).

4.2.2. Assurer la transition entre les secteurs de fort gabarit et les faubourgs par l'introduction de hauteurs intermédiaires

- Respecter une approche de gradation des hauteurs depuis les secteurs de plus fort gabarit — concentrés en majeure partie au sein du « secteur multifonctionnel régional Charest » — vers ceux de plus faible gabarit.

- Dans les îlots entourant la place Jacques-Cartier le long des rues Dorchester, de la Couronne, du Roi et Saint-Joseph de même qu'en rive est du jardin de Saint-Roch, prévoir un gabarit maître de 22 mètres (environ 6 étages).
- Dans l'îlot de l'hôtel Best Western, permettre une surhauteur n'excédant pas 30 % (15 % à 36 mètres et 15 % à 40 mètres) de la projection au sol du bâtiment pour une transition avec l'îlot de la place Jacques-Cartier.
- Aux abords du tronçon ouest de la rue Saint-Joseph, en rive nord du tronçon est de la rue Saint-Joseph et en rive sud du tronçon de la rue De Saint-Vallier Est située à l'ouest de la rue Dorchester, prévoir un gabarit maître de 16 mètres et permettre que 50 % de la projection au sol du bâtiment puisse atteindre 20 mètres. Localiser cette surhauteur en retrait d'une façade sur rue.



Carte 9 : Plan de la stratégie de consolidation du cadre bâti

4.2.3. Consolider le cadre bâti des anciens faubourgs, dans le respect général de leur échelle et de leurs caractéristiques architecturales typiques

- Permettre une intensification modérée à la frange des faubourgs en haussant légèrement la hauteur le long des voies de circulation plus importantes.
 - Aux abords du tronçon nord des rues de la Couronne et Dorchester et des rues du Pont et du Prince-Édouard (incluant les terrains à requalifier du secteur du poste de la Reine) et, prévoir un gabarit maître de 16 mètres permettant l'ajout d'un étage additionnel.
 - Aux abords de la rue De Saint-Vallier Est et en rive nord de la rue Saint-Joseph, à l'instar de constructions récentes, prévoir un gabarit maître de 16 mètres et permettre que 50 % de la projection au sol du bâtiment puisse atteindre 20 mètres. Localiser cette surhauteur en retrait de la façade sur rue et de la limite arrière de la propriété.
- Faciliter le comblement des interstices dans les faubourgs par des constructions respectant leurs échelles et traits typiques, en assouplissant le cadre réglementaire applicable :
 - Au cœur des faubourgs, maintenir une hauteur maximale de 13 mètres permettant la construction de bâtiments d'au plus 4 étages, dans le respect des typologies existantes.
 - Exempter les habitations de quatre logements et moins de l'obligation de fournir un nombre minimal de cases de stationnements pour faciliter le redéveloppement des petits terrains vacants et minimiser l'impact des allées d'accès en façade sur l'encadrement de la rue.

4.2.4. Soutenir la densification des grands sites vacants dans le respect des principes de répartition des gabarits construits et de transition avec les milieux construits attenants

- Requalifier et consolider les terrains du secteur du poste de la Reine et du secteur d'entrée de ville (pôle d'échanges) conformément aux règles énoncées aux points 4.2.1 et 4.2.3 ;
- Pour les terrains compris entre la rue de la Chapelle et les échangeurs de l'autoroute Dufferin-Montmorency (secteur du Carré Lépine):
 - Permettre une hauteur de 30 à 33 mètres dans l'îlot délimité par la rue du Pont, le boulevard Charest, les échangeurs et la rue de X'ian. Permettre que 50 % de la projection au sol d'un bâtiment longeant les échangeurs puisse atteindre 40 mètres.
 - Prévoir un gabarit de 26 mètres (environ 7 étages) à l'intérieur du carré Lépine et sur l'ancien site du cinéma Place Charest.
- À l'intérieur des îlots délimités par les rues Dorchester, De Saint-Vallier-Est, Saint-Anselme et De Sainte-Hélène – (stationnements derrière les édifices de la Fabrique et Fondation) prévoir une progression des hauteurs d'ouest en est.
 - Entre le prolongement de la rue Narcisse-Belleau et la rue Dorchester, à l'instar de l'immeuble de l'INRS, fixer la hauteur maximale à 28 mètres et permettre que 50 % de la projection au sol du bâtiment puisse atteindre 33 mètres. Localiser cette surhauteur en retrait des façades sur les rues De Sainte-Hélène et De Saint-Vallier Est.
 - De la rue Narcisse-Belleau à la rue Saint-Anselme, prévoir un gabarit maître de 16 mètres et permettre que 50 % de la projection au sol des bâtiments puisse atteindre une hauteur maximale de 22 à 25 mètres. (La surhauteur est limitée à 22 mètres entre la rue Saint-

Anselme et la limite ouest de l'édifice de la Fabrique pour assurer un rapport d'échelle adéquat avec les bâtiments et fonctions existantes).

- Fractionner ce volume supplémentaire afin de préserver les vues, et le localiser en retrait des façades des rues De Saint-Vallier Est, De Sainte-Hélène, Caron et Saint-Anselme.
- Inclure dans ces projets de développement des attributs contribuant à améliorer le cadre de vie.
 - Répartir les volumes construits de façon à préserver des percées visuelles sur les éléments d'intérêt.
 - Au besoin, prévoir des modulations dans la volumétrie et la composition architecturale des bâtiments à des fins de transition, entre autres par rapport aux constructions existantes de plus petit gabarit et le long des rues plus étroites.
 - Intégrer des espaces publics ainsi que des liens piétonniers dans l'axe des rues existantes et des cheminements spontanés actuels.
 - Fixer des exigences de verdissement dès la conception préliminaire des projets sur ces sites.
 - Favoriser l'insertion de zones de plantations en front de rue en exigeant qu'au moins 10 % du total de l'aire verte exigée se trouve en façade des bâtiments.
 - Pour répondre à cette exigence, favoriser une alternance d'avancées et de retraits dans l'alignement de la façade pour permettre d'insérer des aires de plantation.

4.2.5. Mettre en valeur le cadre bâti existant et optimiser l'intégration des nouvelles constructions et l'aménagement des terrains privés

- Protéger les bâtiments présentant un intérêt patrimonial significatif, notamment au sein du tissu de faubourg.
 - Reconnaître la valeur supérieure de l'Église Saint-Roch en évaluant la possibilité de citer ce monument religieux.
 - Favoriser l'entretien et la rénovation des bâtiments d'intérêt patrimonial par le maintien et l'application des programmes en vigueur ; toutefois, permettre le remplacement des constructions vétustes et présentant un intérêt limité.
 - Dans le cas de bâtiments nécessitant des travaux urgents, mettre en application les mesures réglementaires disponibles afin d'assurer la réalisation diligente des interventions requises.
- En ce qui concerne la conception et le traitement architectural des nouvelles constructions :
 - Encourager l'innovation et rechercher la diversité des styles architecturaux ; cependant, assurer une certaine harmonie entre le style architectural et les matériaux des bâtiments projetés et ceux déjà construits.
 - Maintenir des composantes du bâtiment à l'échelle humaine le long des rues.
 - Préserver les perspectives visuelles d'intérêt lors des choix d'implantation des bâtiments ; accorder une attention particulière aux toitures visibles depuis la haute-ville et au maintien de perspectives visuelles d'intérêt sur le paysage naturel et construit. Au besoin, introduire de nouveaux critères d'encadrement des perspectives visuelles.

- Optimiser le confort climatique et l'ensoleillement des espaces publics et des milieux de vie lors de la conception des bâtiments par le biais d'un encadrement architectural et volumétrique approprié.
- Favoriser une conception des bâtiments et des aménagements privés qui supportent des mesures de développement durable.
 - Évaluer l'opportunité de mettre en place un partenariat avec un organisme du milieu soutenant les mesures de verdissement des espaces privés, et définir les sources de financement appuyant de telles mesures.
 - Favoriser la sélection de matériaux et la réalisation d'aménagements sur les toitures permettant de réduire les îlots de chaleur et d'accroître les aires d'agréments (ex. : toits végétalisés, toits-terrasses, toitures blanches).
 - Favoriser l'intégration de mesures de conception écologique des nouvelles constructions. À cette fin, tirer profit des dispositions du règlement de la CUCQ qui considère une conception architecturale basée sur des préoccupations de l'architecture durable comme un élément positif de son architecture. Au besoin, évaluer l'opportunité de consolider les critères d'encadrement de la CUCQ à cet égard.
 - Introduire des dispositions réglementaires favorisant l'aménagement de toits verts de plus grande superficie lors de nouveaux projets de construction.

4.3. Les déplacements

Saint-Roch est l'un des principaux secteurs de destination, avec quelque 37 700 déplacements effectués quotidiennement (Enquête Origine-Destination 2011). Le quartier est un point de convergence majeur du transport en commun et le transport collectif interurbain est accessible à proximité par la Gare du Palais. Enfin, la trame régulière et resserrée de rues combinée à la mixité des fonctions offre des conditions favorables aux déplacements à pied et à vélo. La Ville souhaite améliorer l'accès au secteur par tous les modes de transport. Des interventions sur le domaine public permettront d'accroître le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes. La desserte en transport en commun sera renforcée par l'implantation d'un nouveau mode structurant de transport en commun : ses deux axes traverseront le quartier en son centre et desserviront les principaux lieux d'emploi, les places publiques et les équipements culturels importants du centre-ville. Le réseau routier étant plutôt chargé durant les heures de pointe, on note un débordement de la circulation de transit dans les rues résidentielles locales. Des mesures devront être prises pour résoudre ce problème qui affecte la qualité de vie des résidents.

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

4.3.1. Concilier le rôle de transit des artères du centre-ville avec les besoins locaux.

- Prendre les mesures nécessaires pour concentrer la circulation de transit dans les principales voies de circulation (artères et rues collectrices) et la limiter dans les rues locales résidentielles de sorte que les rues des faubourgs redeviennent des milieux de vie.

- En complément des études qui mèneront à l'implantation d'un nouveau mode structurant de transport en commun, prévoir une actualisation du plan de circulation du quartier, pouvant notamment inclure une révision des schémas de circulation sur certaines rues et la synchronisation des feux aux intersections.

4.3.2. Assurer une performance et un confort accrus du transport en commun

- Soutenir la mise en place d'un nouveau mode structurant de transport en commun sur le boulevard Charest dans l'axe est-ouest et les rues Dorchester et de la Couronne dans l'axe nord-sud. Saint-Roch deviendra donc le nœud de ce système de transport, où se rencontrent les deux grands axes est-ouest et nord-sud.
- Améliorer l'aménagement des aires d'attente, en poursuivant notamment le remplacement de certains abribus dans le cadre du déploiement d'une nouvelle gamme d'abribus du RTC.
 - Maximiser le confort et la convivialité des futures stations de transport en commun.
 - Favoriser les initiatives privées permettant la création d'aires d'attente tempérées ; par exemple, favoriser l'intégration d'un abribus, voire d'une mini-station au bâtiment d'Ubisoft situé sur le boulevard Charest.
- Poursuivre la mise en œuvre des recommandations du Plan de mobilité durable, notamment par l'ajout de nouveaux parcours afin d'assurer de meilleures connexions entre les quartiers.

4.3.3. Favoriser l'implantation de pôles d'échanges de transport en commun soutenant les orientations du Plan de mobilité durable en matière d'intermodalité

- Localiser un pôle d'échanges de transport en commun au sud de la rue de la Croix-Rouge afin d'assurer la jonction entre les parcours desservant le nord et l'est du territoire (réseaux Express) et le réseau structurant.
 - Consolider l'aménagement urbain dans cette portion du quartier fortement affectée par la coupure dans le tissu urbain générée par l'autoroute Laurentienne.
 - Intégrer ce pôle d'échanges à un nouvel immeuble, marquant la jonction entre le quartier Saint-Roch et l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres.
 - Doter ce pôle d'échanges d'une aire d'attente fermée confortable disposant de services pour les usagers ainsi que d'abris à vélos.
- Consolider le pôle intermodal de la Gare du Palais en implantant une station de transport en commun facilement accessible depuis la gare
- Maintenir un espace permettant l'attente et la desserte en front de la rue du Roi, derrière le complexe Jacques-Cartier, afin de répondre aux besoins du quartier en termes de desserte locale (parcours régulier).

4.3.4. Bonifier les conditions de déplacement des piétons de façon à améliorer les liens avec les quartiers adjacents

- Reconnaître le boulevard Langelier, les rues Caron, Dorchester, de la Couronne, du Parvis, du Pont, Monseigneur-Gauvreau ainsi que la rue Saint-Joseph, la rue De Saint-Vallier Est, le

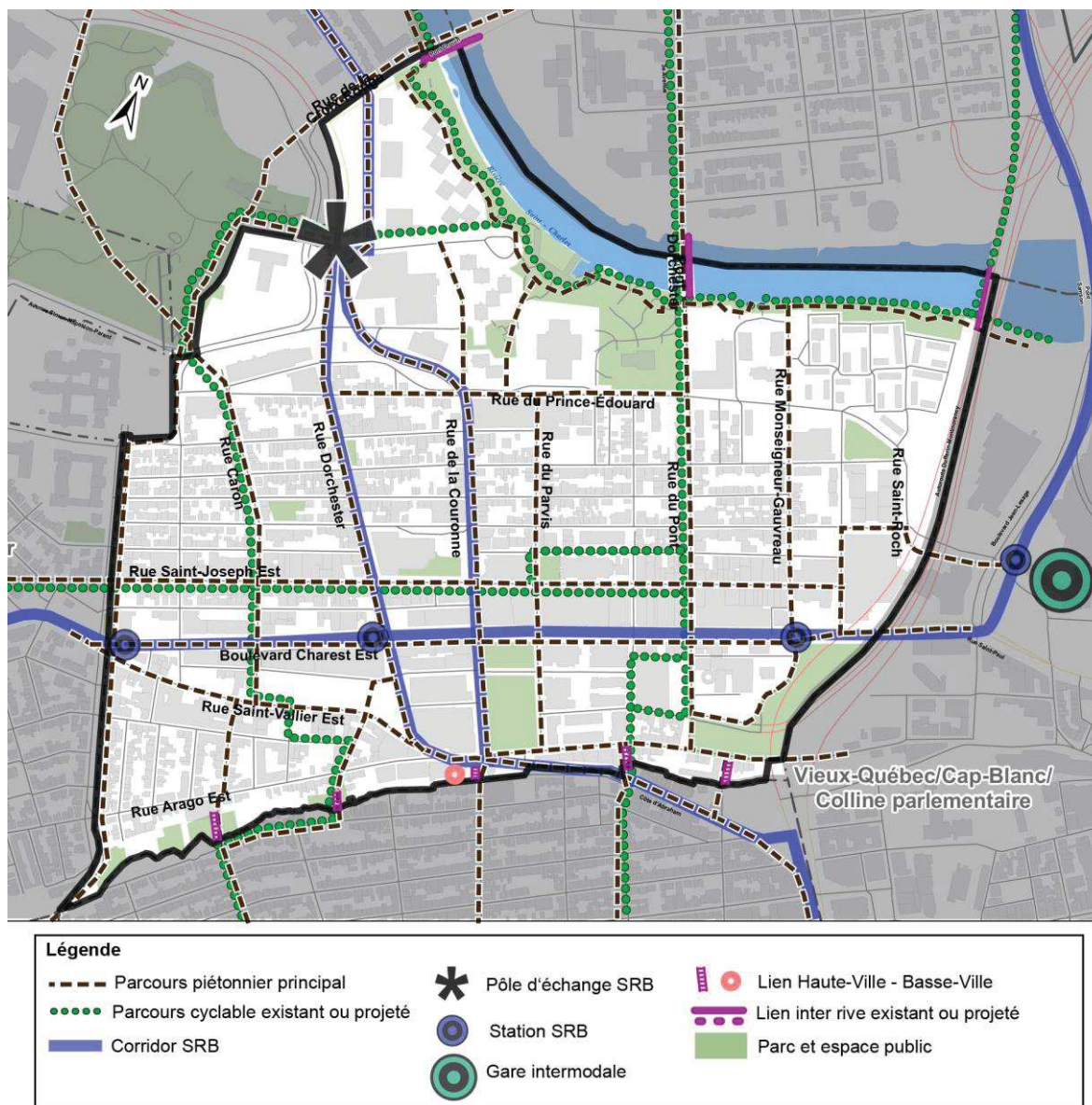
boulevard Charest et la rue du Prince-Édouard comme cheminements piétonniers principaux du quartier à valoriser.

- Profiter des travaux de réfection pour bonifier les aménagements piétonniers existants dans l'ensemble des rues, selon l'espace disponible et la hiérarchie de la voie de circulation.
 - Porter une attention particulière aux traversées piétonnes dans les artères et les collectrices, afin d'optimiser la sécurité des piétons, s'il y a lieu.
 - Préconiser les actions en faveur d'une accessibilité universelle, en mettant en pratique les normes énoncées dans le *Guide d'accessibilité universelle*, en tentant d'éliminer les obstacles de façon à maintenir des corridors, notamment piétonniers, dégagés et linéaires (ex. : poteaux d'électricité obstruant les rabaisssements de trottoirs, etc.).
 - Chercher, par différents moyens, à améliorer les conditions des piétons dans les rues résidentielles locales, dans une perspective de bonification de ces milieux de vie.
 - Dans l'axe nord-sud, repenser en priorité l'aménagement des rues Caron, du Parvis, du Pont et Monseigneur-Gauvreau de façon à faciliter l'accès aux grands parcs urbains (le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc Victoria, le parc de la Pointe-aux-Lièvres) et aux liens (escaliers de la falaise) présents en périphérie du quartier. Améliorer les conditions de déplacement des piétons sur ces axes.
 - De concert avec le RTC dans le cadre de l'intégration de parcours structurants de transport en commun, optimiser les aménagements piétonniers en rives des axes Charest, Dorchester et de la Couronne.
- Maintenir les escaliers de la falaise et l'ascenseur du faubourg comme liens importants vers la haute-ville et, au besoin, assurer leur mise à niveau. Signaler leur présence en mettant en évidence leurs seuils et en les mettant en lien avec les principaux cheminements piétonniers.
 - Favoriser l'installation d'un nouveau lien mécanique entre le quartier Saint-Roch et la Haute-Ville.
- Maintenir la continuité des cheminements piétonniers dans la trame lors du redéveloppement des grands îlots, par l'intégration d'allées ou de passages piétonniers bien localisés.
- Viser une amélioration continue de la sécurité des usagers vulnérables de façon à accroître la part des déplacements actifs. À cette fin, établir un plan d'intervention pour optimiser les conditions et la sécurité des piétons aux intersections et points de traversée les plus accidentogènes.

4.3.5. Aménager des liens cyclables utilitaires donnant accès aux pôles d'activités et points d'intérêts de façon sécuritaire et efficace, tant dans l'axe est-ouest que dans l'axe nord-sud

- Parachever et bonifier l'aménagement de l'axe cyclable de la rue du Pont, lequel se prolonge vers Limoilou par le pont Dorchester et rejoignant la Haute-Ville par l'escalier de la Chapelle.
- Aménager un nouvel axe cyclable dans la rue Caron, de façon à relier le parc Victoria et la piste cyclable de la rivière Saint-Charles à la haute-ville par la côte Badélard.
- Intégrer un nouvel axe est-ouest facilitant l'accès au quartier Saint-Sauveur et les déplacements vers l'ouest, tout en étant relié aux deux axes nord-sud précédents. Cet axe reste à préciser, mais il pourrait se situer dans la rue Saint-Joseph ou des rues parallèles.

- Encourager les initiatives privées en faveur de l'implantation de services de location de vélos et de points de service de dépannage pour les vélos.
- Installer davantage de supports à vélos près des points d'intérêts, dont les commerces et services, et prévoir des goulottes dans certains escaliers pour aider à monter les vélos.



Carte 10 : Plan de l'ossature des déplacements

4.3.6. Instaurer des mesures en faveur d'une mobilité plus durable des personnes

- Mettre à jour les règles d'attribution des vignettes de stationnements sur rue destinées aux résidents de façon à maintenir l'équilibre entre l'offre et la demande en stationnement dans le quartier.
- Favoriser l'élimination graduelle des stationnements de surface en location non autorisés et non protégés par droits acquis.
- Rationaliser les endroits où l'usage « stationnement commercial » est autorisé et à certains endroits, substituer cet usage par d'autres dispositions permettant de limiter le nombre de cases excédentaires pouvant être offertes en location.
- Réviser l'offre de stationnement commercial et municipal dans le quartier afin de tendre à réduire les stationnements de surface extérieurs (surtaxe commerciale sur terrains privés).
- Reconnaître l'autopartage comme un moyen d'accentuer les modes de transport alternatifs et d'inciter de nouveaux travailleurs à résider dans le secteur Encourager les promoteurs à inclure des cases dédiées à l'autopartage dans leurs projets.

4.4. L'aménagement de l'espace public et le paysage urbain

Comme le diagnostic urbain l'a démontré, Saint-Roch présente des qualités urbaines indéniables. Lieu attracteur par son emplacement stratégique, le quartier a fait l'objet d'améliorations notables qui ont permis de le revitaliser et de répondre aux besoins des personnes qui le fréquentent. Or, le centre-ville est en constante évolution et des gestes structurants à venir, comme l'implantation d'un nouveau mode structurant de transport en commun, devront s'accompagner d'une stratégie de réaménagement des espaces qui les accueilleront. Certains projets entrepris dans le passé restent à parachever. De plus, des efforts restent à faire pour doter le quartier d'aménagements qui répondront aux besoins quotidiens des gens qui y résident.

Les objectifs spécifiques et des principes d'aménagement poursuivis à l'égard de l'espace public et du paysage urbain sont les suivants :

4.4.1. Poursuivre l'embellissement et l'amélioration du domaine public (rues, places, parcs)

- Marquer les entrées du quartier par des aménagements et un mobilier urbain distinctifs permettant de rétablir les liens avec les quartiers voisins et d'affirmer l'identité créative et novatrice du quartier dès son approche (par exemple, sous les échangeurs Dufferin-Montmorency, à l'angle du boulevard Langelier et à l'extrémité sud de l'autoroute Laurentienne).
 - Soutenir la transformation en boulevard urbain du tronçon sud de l'autoroute Laurentienne, au moins à partir de la rue de la Croix-Rouge, de façon à rendre plus conviviales les conditions de déplacement à pied et à vélo vers le futur pôle d'échanges et à marquer d'un caractère résolument urbain cette entrée de ville.
 - Intégrer de nouvelles œuvres d'art public dans l'espace urbain et sur les propriétés publiques.

- Concrétiser la vision technoculturelle de la Ville pour le quartier Saint-Roch de façon à afficher son dynamisme dans le domaine des technologies de l'information et des arts numériques et du divertissement interactif.
 - Donner une signature numérique aux entrées et points focaux du quartier, dont le jardin de Saint-Roch.
 - Faire du pôle culturel entourant la bibliothèque Gabrielle-Roy le point culminant de l'identité technoculturelle du quartier Saint-Roch, se reflétant dans l'aménagement de la place Jacques-Cartier.
 - Désigner le secteur multifonctionnel Charest comme lieu exclusif d'affichage numérique et encadrer ce type d'affichage de façon à promouvoir une image techno de qualité.
 - Dans les principaux espaces publics du quartier, revoir les dispositifs d'éclairage et le mobilier urbain de façon à refléter l'esprit « technoculturel » de Saint-Roch.
- Assurer le confort et l'appropriation des espaces publics, en ajoutant du mobilier urbain (bancs, fontaines, etc.); penser au confort et à la dynamique hivernale lors de nouveaux aménagements.
- Évaluer la possibilité de donner accès à de nouvelles toilettes publiques et fontaines d'eau dans le quartier.
- Encourager les initiatives locales en faveur de l'appropriation de l'espace public, en mettant en place des conditions facilitant l'aménagement de terrasses commerciales et de « placotoirs » urbains à même l'emprise de rue (trottoirs, places de stationnement).
 - Dans toute intervention, intégrer des mesures en faveur d'une accessibilité universelle en mettant en pratique les normes énoncées dans le *Guide d'accessibilité universelle*.

4.4.2. Bonifier les parcours piétonniers principaux par des aménagements adaptés à leur vocation

- Poursuivre l'aménagement de la rue Saint-Joseph à l'ouest de la rue de la Couronne à l'image de son tronçon est, de façon à réaffirmer sa vocation de promenade commerciale.
 - Évaluer la possibilité de piétonniser la rue Saint-Joseph certains jours d'été et la doter d'aménagements en conséquence.

Repenser l'aménagement des principaux parcours de déplacement actif, notamment dans l'axe nord-sud, de façon à soutenir leur vocation et à marquer la préséance accordée aux piétons et, dans certains cas, aux cyclistes. Parmi les parcours visés, on compte :

- les rues du Parvis et Monseigneur-Plessis qui ont pour but, à une échelle plus locale, de relier les milieux de vie aux espaces verts présents en périphérie du quartier;
- les rues Caron, Langelier et du Pont qui serviront à la fois de lien vers les grands espaces publics du quartier et vers les autres quartiers.
- Sur ces axes, chercher à bonifier les trottoirs, à créer des parcours sans obstacle physique et à accroître le verdissement par différents moyens .
 - Ces rues continuant d'accueillir des déplacements véhiculaires et l'espace étant restreint, des choix devront être faits afin de répondre aux besoins associés à chaque mode.

- De concert avec le RTC dans le cadre de l'implantation d'un nouveau mode structurant de transport en commun, repenser l'aménagement des rues Dorchester, de la Couronne et Charest de façon à les doter d'un caractère de prestige digne d'un centre-ville et optimiser le verdissement et la plantation d'arbres publics.
- Bonifier l'aménagement de la rue Saint-Vallier en faveur d'un confort accru des piétons dans la mesure où cet axe constitue un lien important vers le Vieux-Québec, Saint-Sauveur et la haute-ville par les escaliers de la falaise.
 - Marquer le seuil des escaliers qui assurent le lien entre le bas et le haut de la falaise.
- Lors de la réfection des rues locales, dans la mesure des contraintes d'espace, repenser l'aménagement de la rue en plaçant l'humain au cœur des priorités.
 - Par exemple, créer des espaces piétonniers bonifiés sans obstacle, inclure de petits espaces de plantation à même les trottoirs, etc.

4.4.3. Valoriser les espaces verts et publics existants et en créer de nouveaux

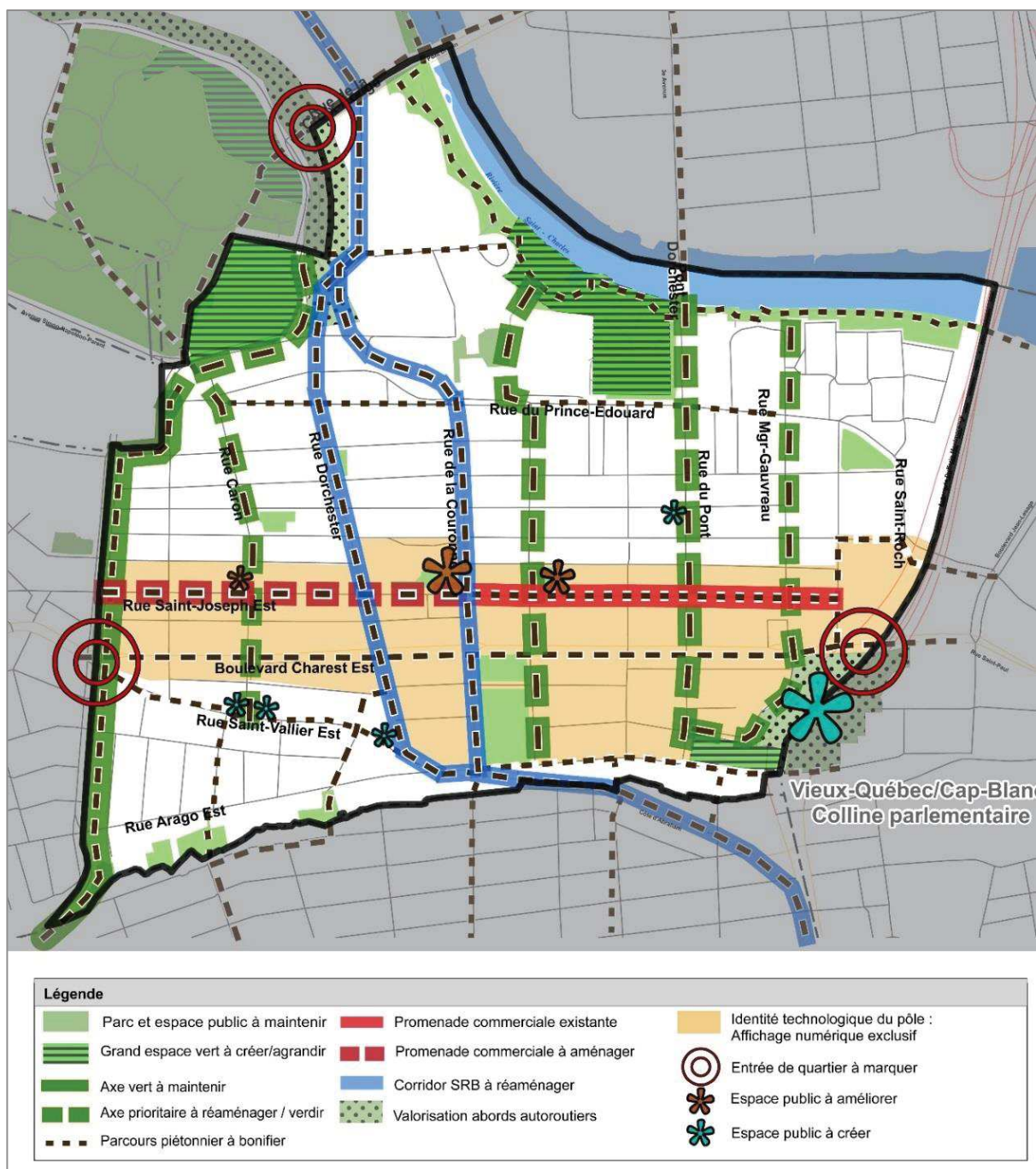
- Maintenir l'attrait des grands espaces publics comme le jardin de Saint-Roch, la place de l'Université du Québec ou le parc de la Rivière-Saint-Charles et les petits espaces de détente comme le parc John-Munn.
- Valoriser certains espaces publics dont l'aménagement gagne à être actualisé ou bonifié, entre autres :
 - Poursuivre les efforts en prévision du réaménagement global de la place Jacques-Cartier, dont la conception devra s'inspirer de l'expérience de l'espace éphémère actuel.
 - Planifier le réaménagement du parc Henriette-Belley et la mise à niveau des équipements en place.
 - Évaluer les aménagements de la place du parvis de l'église Saint-Roch en fonction de leur utilisation actuelle et envisager des ajustements au besoin.
 - Poursuivre les efforts pour la mise en valeur et l'entretien du coteau Sainte-Genève.
 - Favoriser un aménagement du pourtour de l'ancienne Église Notre-Dame de Jacques-Cartier (la Nef) qui assure une meilleure relation avec le domaine public en s'inspirant des initiatives citoyennes.
- Favoriser la création de nouveaux espaces publics de proximité, accessibles à distance de marche des milieux de vie, le long des principaux cheminements piétonniers nord-sud.
 - Dans le cadre du redéveloppement des îlots compris dans le quadrilatère Saint-Anselme – De Saint-Vallier – Dorchester – De Sainte-Hélène, aménager de nouveaux espaces publics près des intersections Caron / De Saint-Vallier Est et Dorchester / De Saint-Vallier Est.
 - Prévoir l'intégration de plantations et favoriser un traitement à caractère urbain qui se reflète dans le choix du mobilier urbain.
 - Créer un parc de voisinage à même le terrain vacant sis au sud-ouest de l'intersection du Pont / De la Salle. Évaluer la possibilité d'y inclure des équipements récréatifs pour les jeunes enfants et un lieu de détente répondant aux normes d'accessibilité universelle (ex : clientèle du Carrefour familial des personnes handicapées)

- Saisir les occasions d'acquisition pour l'aménagement de petits parcs de voisinage répondants à différentes clientèles, incluant les enfants de 0 à 5 ans, notamment le long des principaux cheminements piétonniers et dans les milieux de vie.
 - Rechercher des sites propices à l'implantation de placotoirs ou placettes (par exemple, le long des artères commerciales, sur les terrains en attente de développement, etc.).
- Aménager un espace public polyvalent dans l'espace dégagé sous les échangeurs de l'autoroute Dufferin-Montmorency et face à l'îlot Fleurie, de façon à créer un trait d'union entre les quartiers, à permettre l'accueil de différents événements et à fournir à la population des espaces permettant les activités spontanées.
- Actualiser le plan directeur d'aménagement du parc Victoria de façon à accroître son apport à la qualité de vie des résidents du quartier Saint-Roch. Entre autres :
 - Accroître son accessibilité pour les résidents par des interventions qui permettront une meilleure connexion et une plus grande ouverture sur le quartier Saint-Roch ;
 - Mieux structurer ses différentes zones d'activités, repenser au besoin les cheminements de déplacement actifs qui le desservent, actualiser l'éclairage, le mobilier urbain et favoriser la sécurité des usagers ;
 - Confirmer la volonté d'agrandir le parc à même l'actuel site de la centrale de police, lorsque celle-ci sera relocalisée, et d'aménager un nouveau seuil dans la rue Simon-Napoléon-Parent depuis le quartier Saint-Roch. Inclure une aire propice aux activités spontanées.
- Améliorer l'aménagement des points d'accès au parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles dans l'axe de la rue du Parvis et de la rue Monseigneur-Gauvreau et les rendre plus visibles.
- Aménager un seuil et point d'accès au parc de la Jeunesse et à la piscine de la marina Saint-Roch depuis l'intersection des rues du Pont et du Prince-Édouard, à même une portion du site du centre récréatif Saint-Roch, afin d'en améliorer la visibilité.
 - Favoriser l'intégration de services aux usagers de la piste cyclable de la rue du Pont.
 - Agrandir le parc de la Jeunesse à même le site du centre récréatif Saint-Roch, lorsque celui-ci aura atteint la fin de sa vie utile et qu'un nouveau centre communautaire aura été construit dans le quartier.
- Planifier le réaménagement de la piscine et de la marina Saint-Roch.
 - Procéder à la réfection des équipements existants et intégrer de nouveaux jeux d'eau.
 - Créer un seul accès vers le bassin et marquer son seuil.
 - Ajouter du mobilier urbain, des supports à vélos, de nouvelles zones végétalisées, etc. Procéder à la végétalisation et l'enrochement de la berge de façon à poursuivre la promenade en bordure de la rivière.
- Miser sur la création de nouveaux grands espaces publics ou l'agrandissement des grands parcs urbains (Parc Victoria, Parc de la Jeunesse/Rivière Saint-Charles, espace public des échangeurs Dufferin-Montmorency) pour répondre à des besoins spécifiques de la population en faveur d'une qualité de vie accrue. Par exemple :
 - Maximiser la plantation d'arbres pour contribuer à l'accroissement de la canopée du quartier ;
 - Intégrer des espaces propices aux activités spontanées ;

- Évaluer la possibilité de bonifier l'offre en équipements pour la pratique de sports et les activités libres (ex. : pétanque, jeux, patin, etc.) ;
- Favoriser l'accessibilité hivernale à ces différents espaces publics et développer une offre d'activités qui se pratiquent sur quatre saisons ;
- Évaluer l'opportunité, en fonction des besoins, d'offrir des espaces susceptibles de permettre l'agriculture urbaine.

4.4.4. Mettre en place une stratégie de verdissement en faveur d'une réduction des îlots de chaleur

- Soutenir la mise en œuvre du Plan de vision de l'arbre dans le quartier Saint-Roch. Conformément aux standards de canopée ciblés pour les centres-ville, viser une augmentation de 3 % de l'indice de canopée du quartier pour atteindre le seuil minimal de 15 %. Entre autres :
 - Profiter de chaque projet de réaménagement d'une artère pour augmenter la canopée du quartier. Dans l'emprise publique, favoriser la déminéralisation pour la plantation d'arbres.
 - Miser sur l'agrandissement ou l'aménagement de nouveaux parcs pour planter des arbres à grand déploiement.
- Considérer les principaux parcours de déplacement actifs identifiés dans l'axe nord-sud comme des axes préférentiels pour le verdissement du quartier et privilégier des solutions permettant un verdissement plus continu que sporadique. Par exemple :
 - Maintenir des arbres existants en front de rue sur les terrains privés, en particulier les grands îlots à redévelopper ;
 - Intégrer des plantations aux espaces publics susceptibles d'être créés à leurs abords ;
 - Si les conditions le permettent, envisager le retrait de places de stationnement ou d'un sens de circulation pour permettre la plantation de végétaux dans l'emprise de la rue ;
 - En l'absence d'espace pour la plantation d'arbres, opter pour d'autres méthodes de verdissement de l'emprise : bacs intégrés en acier corten, végétalisation verticale, etc.
- Inclure des aires vertes ou des plantations lors du développement des grands sites vacants.
 - Exiger qu'un pourcentage minimal de l'aire verte soit localisé en front de rue pour y permettre la plantation et favoriser une alternance d'avancées et de retraits.
- Explorer et favoriser toute approche permettant de minimiser les îlots de chaleur : toits blancs, toitures végétales, murs et insertions végétaux, etc.



Carte 11 : Plan des principales interventions sur le domaine public

5. Mise en œuvre de la vision d'aménagement

5.1. Affectations détaillées et dispositions normatives

Afin de favoriser la mise en œuvre de la vision d'avenir proposée pour le secteur sud du centre-ville Saint-Roch, le Programme particulier d'urbanisme propose un cadre normatif permettant d'encadrer les usages exercés, le gabarit des constructions et l'aménagement des propriétés.

5.1.1. Les affectations détaillées du sol

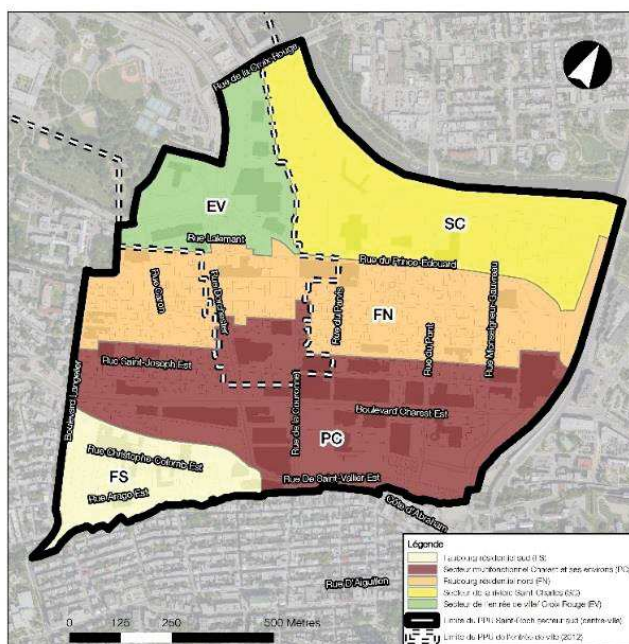
Au Plan directeur d'aménagement et de développement, le territoire du PPU se trouve presque exclusivement compris à l'intérieur d'une aire d'affectation « centre-ville ». Bien que cette grande affectation laisse une importante marge de manœuvre dans la définition des usages et autres normes autorisés, un redécoupage plus fin est nécessaire pour 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.

Le plan des affectations détaillées illustré à la carte 12 découpe le territoire en aires d'affectations détaillées. Pour des fins de localisation, celles-ci sont regroupées en fonction des grands sous-secteurs définis en introduction, soit :

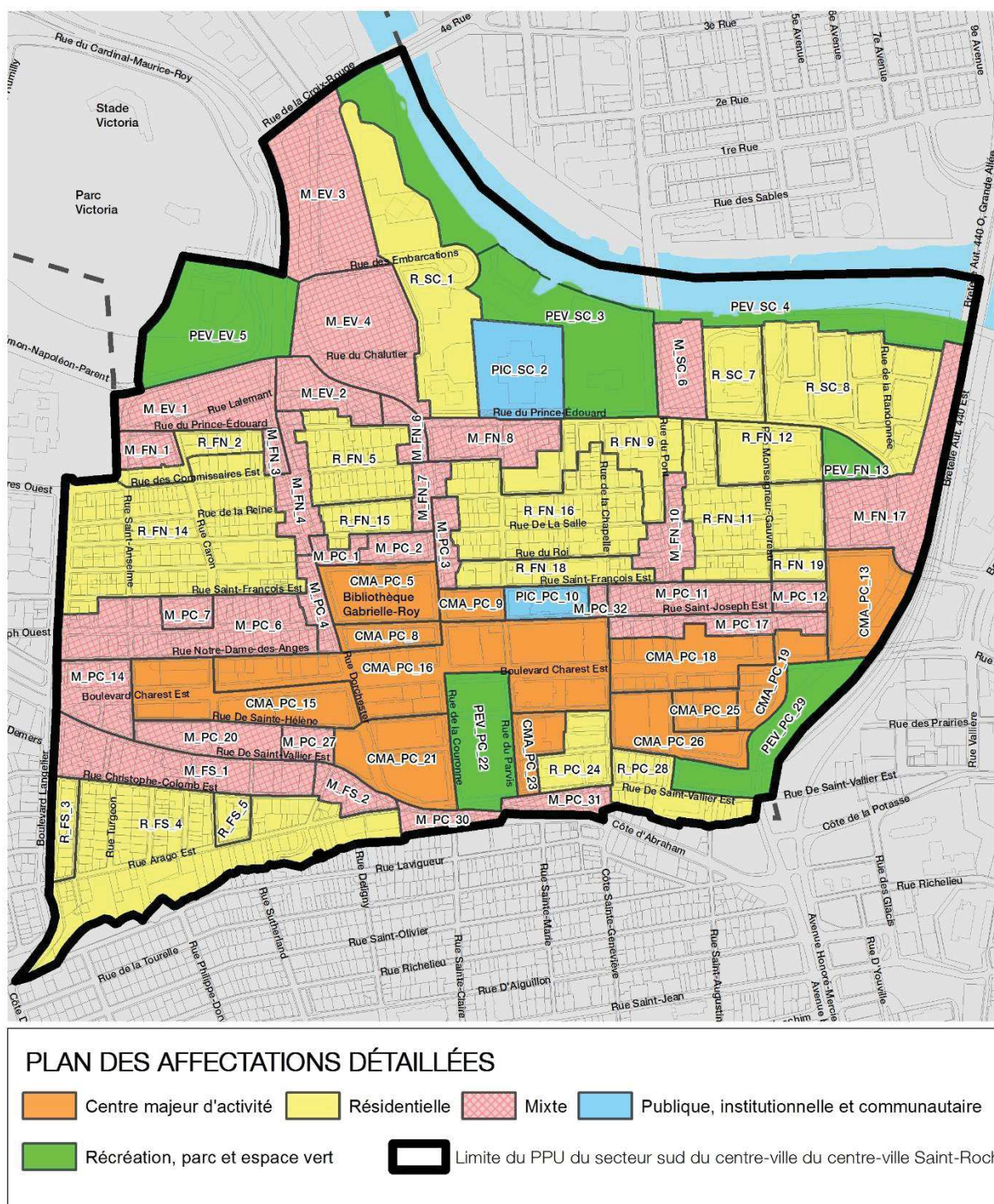
- Le faubourg résidentiel sud (FS)
- Le secteur multifonctionnel Charest et ses environs (PC)
- Les faubourgs résidentiels nord (FN)
- Le secteur de la rivière Saint-Charles (SC)
- Le secteur d'entrée de ville/Croix-Rouge (EV), qui inclut la portion du parc Victoria occupée par la centrale de police.

Cinq catégories d'affectation sont prévues au plan d'affectations détaillées du PPU. Chaque catégorie représente la dominante de l'aire d'affectation détaillée, c'est-à-dire la vocation principale de cette aire :

- L'aire d'affectation « centre majeur d'activités » (CMA) met en évidence les principaux pôles d'activité de la Ville. Elle confirme la volonté d'y soutenir une grande mixité des usages dans un environnement urbain de plus forte intensité. Une grande variété d'usages peut y être autorisée sans dominance particulière.



Carte 12 : Regroupement des aires d'affectations par sous-secteurs



Carte 13 : Plan des affectations détaillées

- L'aire d'affectation « résidentielle » (R) vise à confirmer la vocation résidentielle prédominante des anciens faubourgs. Elle réaffirme la volonté de maintenir cette vocation et de la renforcer par l'insertion de nouveaux projets. L'habitation y est dominante, mais d'autres fonctions compatibles avec celle-ci peuvent aussi être autorisées.

- L'aire d'affectation « mixte » (M) confirme la diversité des fonctions souhaitées dans certains secteurs. Elle autorise une grande diversité d'usages qui doivent cependant être compatibles avec la fonction résidentielle souhaitée dans cette aire. L'intensité y est un peu moins importante que dans l'aire « centre majeur d'activités ».
- L'aire d'affectation « publique, institutionnelle et communautaire » (PIC) confirme la vocation publique dominante de certains sites et établissements, où l'on trouve principalement des établissements d'enseignement, des lieux culturels ou communautaires et autres.
- L'aire d'affectation « parc et espace vert » (PEV) confirme la vocation des parcs existants et projetés. Ceux-ci sont principalement réservés à la pratique des sports et des loisirs, à la détente et à la récréation.

5.1.2. Les principaux ajustements normatifs

Des modifications réglementaires sont proposées pour supporter la vision, les orientations et stratégies d'aménagement et de développement énoncées dans les chapitres 3 et 4. En résumé :

- Afin de soutenir le renforcement de la rue Saint-Joseph et du boulevard Charest comme destinations commerciales principales et soutenir l'émergence d'un pôle mixte secondaire près de l'entrée nord du quartier :
 - La présence d'un RC commercial est rendue obligatoire dans ces secteurs, lorsqu'elle ne l'était pas déjà ;
 - La présence d'usages commerciaux au RC sur certains axes secondaires devient facultative, l'habitation y étant aussi permise.
- Les aires autorisant l'usage d'habitation avec services communautaires font l'objet d'une révision afin :
 - De tenir compte du milieu construit ou de la taille des lots qui dans certains cas ne permettent pas d'envisager l'ajout de telles habitations ;
 - De tenir compte du potentiel d'insertion de telles habitations.
- Afin de soutenir le renforcement du secteur multifonctionnel Charest comme zone prioritaire pour la localisation des grandes entreprises et des emplois et afin de soutenir l'émergence d'un pôle mixte secondaire près de l'entrée nord du quartier :
 - L'usage C1 Service administratif est retiré de certaines aires ;
 - L'usage C1 Service administratif se voit assujettir une superficie maximale de plancher par bâtiment de certaines aires.
- Afin de soutenir le renforcement du secteur multifonctionnel Charest comme zone prioritaire, l'établissement d'activités à rayonnement régional, dont l'hôtellerie, et de soutenir l'émergence d'un pôle mixte secondaire près de l'entrée nord du quartier, l'usage C10 Établissement hôtelier et C11 Résidence de tourisme sont retirés de certaines aires et ajoutée dans une autre.
- Afin de soutenir le dynamisme des artères commerciales, principales, secondaires et complémentaires, l'usage C20 Restaurant est retiré de certaines aires moins propices à cet usage, notamment à l'intérieur des faubourgs.

- Afin de soutenir le dynamisme de la rue Saint-Joseph et du boulevard Charest, qui constituent des destinations commerciales régionales et des lieux propices à l'accueil de commerces et lieux de divertissement, les conditions d'implantation d'un usage du groupe C21 Débit d'alcool sont assouplies. Ainsi, le long de la rue Saint-Joseph et du boulevard Charest, le contingentement par distance est remplacé par un contingentement en nombre d'établissements par sous-groupes d'aires, et la superficie maximale de plancher par établissement est rehaussée de 100 à 200 m². De plus, on autorise désormais qu'un établissement puisse s'étendre au 1^{er} étage au-dessus du rez-de-chaussée à la condition que l'accès se fasse exclusivement par le rez-de-chaussée.
- Afin de permettre le projet d'implantation d'une centrale de police sur le site de l'édifice F.X. Drolet, l'usage P8 Équipement de sécurité publique est ajouté dans l'aire correspondant à ce site. Il est maintenu dans les aires où l'usage est déjà permis.
- Afin de soutenir le renforcement du secteur multifonctionnel Charest comme zone prioritaire pour la localisation des grandes entreprises et emplois et d'optimiser la synergie entre les entreprises œuvrant dans ce domaine, l'usage I1 Industrie de Haute technologie est concentré au sein du territoire correspondant au secteur multifonctionnel Charest et retiré des autres aires. Cet ajustement reflète une réflexion réalisée au cours des dernières années sur la répartition des endroits autorisant l'usage I1, qui recommandait de réduire l'étendue des endroits où cet usage est autorisé sur le territoire.
- Afin de mieux refléter les orientations de la Ville en matière de mobilité durable, il est proposé de rationaliser les endroits où l'usage C30 Stationnement commercial est autorisé et, à certains endroits, de le rendre plutôt accessoire à un autre usage. Ce faisant, on s'assure de maintenir les normes relatives au nombre maximal de cases de stationnement permises pour certains usages et de limiter le nombre de cases pouvant être offertes en location.
- Afin de faciliter le redéveloppement des petits terrains vacants et minimiser l'impact des allées d'accès en façade sur l'encadrement de la rue, il est proposé d'exempter les nouvelles habitations de quatre logements et moins de l'obligation de fournir un nombre minimal de cases de stationnements dans les aires d'affectation correspondant aux anciens faubourgs.
- Afin de préserver le couvert végétal existant sur les propriétés privées, il est proposé :
 - D'ajuster le pourcentage d'aire verte de façon à refléter la réalité des terrains dans les faubourgs ;
 - À certains endroits, d'ajouter ou d'augmenter le pourcentage d'aire verte requis.

La carte 14 illustre les hauteurs proposées au sein du secteur sud du centre-ville Saint-Roch. La hauteur maximale autorisée des bâtiments s'exprime en mètres et les normes applicables sont celles établies au Tableau 1 de l'annexe 1 pour chaque aire d'affectation détaillée. Selon le type de bâtiment et l'usage qu'on y retrouve, le nombre d'étages pour une hauteur donnée peut varier en fonction de la hauteur de chaque étage.

 Aucune hauteur
 12 à 13 mètres
 16 mètres
 22 mètres
 25 à 26 mètres

 28 mètres
 30 mètres
 33 mètres
 60 mètres

Note : Les normes applicables sont celles prévues au tableau 1 de l'annexe 1 pour chaque aire d'affectation

 Limite du PPU du secteur sud du centre-ville du centre-ville Saint-Roch

Carte 14 : Plan des hauteurs proposées

5.1.3. Dispositions normatives

Les dispositions normatives applicables à chacune des aires identifiées à la carte 13 sont énoncées au tableau de l'Annexe 1. Les objets suivants sont visés par des règles prévues au PPU :

- usages autorisés, spécifiquement autorisés, spécifiquement exclus ou contingentés ;
- pourcentage minimal de grands logements ;
- logement protégé ;
- implantation d'un projet d'ensemble ;
- hauteurs minimales et maximales d'un bâtiment principal, surhauteurs autorisées ;
- normes d'implantation d'un bâtiment principal ;
- dispositions relatives au stationnement hors rue ;
- dispositions relatives aux aires vertes, à la localisation des aires vertes et à la plantation d'arbres dans ces aires ;
- de manière exceptionnelle, des directives relatives à l'affichage sont énoncées (normes particulières relatives à l'affichage numérique au sein du pôle Technoculturel Saint-Roch).

Ces dispositions normatives devront, par concordance, être intégrées au règlement sur l'urbanisme de l'arrondissement de La Cité—Limoilou. Toute autre norme relative aux objets visés par les règles prévues au PPU devra être retirée.

Malgré la concordance stricte découlant des règles précitées, une dérogation mineure accordée par un Conseil d'arrondissement conformément à la loi est réputée conforme aux objectifs du Plan directeur d'aménagement et de développement.

Par ailleurs, les objets suivants ne sont pas visés par des règles prévues au Programme particulier d'urbanisme et sont donc traités de façon indépendante par la réglementation d'urbanisme :

- usages associés (à l'exception d'un stationnement comme usage associé) ;
- densités, pourcentage d'occupation au sol ;
- superficie d'aire d'agrément ;
- type d'entreposage ;
- type d'affichage (sauf si mention contraire) ;
- gestion des droits acquis ;
- toute autre disposition qui n'est pas relative à un objet spécifiquement visé par le PPU.

5.2. Encadrement architectural des projets de développement par la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec

La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) est un organisme de la Ville de Québec créé en 1928 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 dans les parties du territoire sur lesquelles elle a compétence. La CUCQ a déjà pleine compétence sur l'ensemble du centre-ville et plus particulièrement, sur le territoire du quartier Saint-Roch. Le PPU réaffirme l'importance des interventions de la CUCQ, pour

favoriser la réalisation d'une architecture et d'un design urbain de qualité, la mise en valeur du patrimoine bâti et la préservation des caractéristiques paysagères propres au quartier Saint-Roch.

Le *Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec*, R.V.Q. 1324 permet déjà, de façon générale, d'atteindre les objectifs spécifiques fixés par le PPU pour le quartier Saint-Roch. De fait, les critères édictés au règlement de la CUCQ sont conformes aux principes d'intervention du PPU. Les principaux critères que les projets devront respecter sont les suivants :

- Favoriser la densification des abords des principaux axes de circulation, en particulier de part et d'autre du boulevard Charest, des rues Dorchester et de la Couronne.
- Soutenir la consolidation des sites vacants sous-utilisés ou à requalifier, notamment le secteur au sud de la rue de la Croix-Rouge, le secteur du poste de la Reine, le secteur à l'ouest des échangeurs et le quadrilatère De Saint-Vallier Est - Saint-Anselme - Caron – Dorchester.
- Favoriser un traitement volumétrique qui s'intègre aux bâtiments existants, qui assure des transitions harmonieuses avec les bâtiments existants et qui tient compte de l'échelle des rues.
- Favoriser l'animation sur rue par un encadrement bâti optimal et une interaction entre les espaces intérieurs et extérieurs (transparence des façades, absence de murs aveugles, etc.).
- Mettre en valeur les éléments patrimoniaux du territoire, notamment le tissu bâti typique des anciens faubourgs.
- Assurer une architecture de grande qualité, intégrant les tendances contemporaines en architecture tout en favorisant la mise en valeur des caractéristiques du bâti ancien.
- Encourager le recours à des pratiques d'aménagement et de construction durables, notamment en matière de consommation énergétique et de réduction des îlots de chaleur.

Cependant, pour favoriser l'atteinte de certains objectifs et principes d'aménagement plus spécifiques, il serait opportun de bonifier le *Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec* R.V.Q. 1324. Ainsi, il est proposé de créer les critères généraux suivants :

Critères généraux
• Lorsqu'un stationnement intérieur est autorisé dans une aire, le long d'une des rues ci-identifiées, l'organisation interne du bâtiment doit tendre à minimiser le nombre de cases attenantes à un mur extérieur et à maximiser la présence d'espaces occupés par l'un des usages permis dans l'aire : ○ Les boulevards Charest et Langelier ; les rues du Prince-Édouard, Saint-Joseph Est, De Saint-Vallier Est, Caron, Dorchester, de la Couronne, du Parvis, du Pont et Monseigneur-Gauvreau ; ○ Une rue dont le côté opposé est bordé d'habitations.
• Un bâtiment projeté à proximité d'un secteur établi de plus faible densité doit présenter des caractéristiques d'implantation, de gabarit et de hauteur qui permettent de concilier la densification recherchée avec les caractéristiques du milieu existant. Le volume du bâtiment projeté doit être modulé et diminué du côté d'un tel milieu de manière à assurer un rapport volumétrique harmonieux et à minimiser ses impacts sur ce milieu. Les marges du bâtiment projeté sont aussi définies et, si nécessaire, augmentées de manière à minimiser ses impacts sur ce milieu. Plus l'écart de gabarit ou de hauteur du bâtiment projeté par rapport au milieu établi est important, plus il nécessite un recul important.

Critères généraux

- La volumétrie d'un bâtiment projeté le long d'une rue de faible largeur doit contribuer à développer un profil urbain cohérent et proportionnel à la largeur de cette rue. Elle doit participer à la consolidation du cadre bâti tout en conservant une échelle humaine en front de rue. La volumétrie du bâtiment projeté doit alors être modulée ou comporter des retraits dans ses parties intermédiaires et supérieures permettant de minimiser les effets de masse et de maintenir une ouverture zénithale suffisante.

À l'égard des secteurs prioritaires de développement ou de requalification identifiés à la carte 9 du PPU, des critères additionnels devraient être adoptés afin de favoriser des interventions qui s'inscrivent en adéquation avec les objectifs et critères d'intervention énoncés à la section 5.3 :

- Lorsque des hauteurs supplémentaires sont autorisées par la réglementation d'urbanisme sur une partie seulement de l'emprise au sol d'un bâtiment, préciser la répartition privilégiée, en indiquant à quels endroits les hauteurs les plus élevées peuvent être localisées.
- Favoriser une composition volumétrique des bâtiments qui minimise les impacts sur l'ensoleillement des espaces publics et des propriétés riveraines et qui tient compte de l'étroitesse de certaines rues.
- Préserver les perspectives visuelles d'intérêt lors des choix d'implantation des bâtiments ; accorder une attention particulière aux toitures visibles depuis la haute-ville et au maintien de perspectives visuelles d'intérêt sur le paysage naturel et construit.
- Maintenir des composantes du bâtiment à l'échelle humaine le long des rues.

Plus précisément, les critères suivants pourraient être intégrés au règlement R.V.Q. 1324 :

Aire	Critères spécifiques
M_EV_3	• La volumétrie d'un bâtiment à construire tend à éviter un effet de masse et à réduire l'écart de hauteur entre des bâtiments de gabarits différents, notamment par rapport au secteur de gabarit moindre compris dans l'aire R_SC_1
M_EV_4	• La volumétrie d'un bâtiment à construire tend à éviter un effet de masse et à réduire l'écart de hauteur entre des bâtiments de gabarits différents, notamment par rapport au secteur de gabarit moindre compris dans l'aire R_SC_1
R_FN_15	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur la rue de la Reine
M_FN_17	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur la rue Saint-Dominique
R_FN_18	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur la rue du Roi
R_FN_19	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur la rue du Roi
M_PC_6	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur une rue
M_PC_11	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur une rue
M_PC_12	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur une rue
M_PC_14	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur la rue De Saint-Vallier Est
CMA_PC_15	• La volumétrie d'un bâtiment à construire tend à éviter un effet de masse et à réduire l'écart de hauteur entre des bâtiments de gabarits différents, notamment par rapport au secteur de gabarit moindre compris dans l'aire M_PC_6

Aire	Critères spécifiques
CMA_PC_16	La volumétrie d'un bâtiment à construire tend à éviter un effet de masse et à réduire l'écart de hauteur entre des bâtiments de gabarits différents, notamment par rapport au secteur de gabarit moindre compris dans l'aire M_PC_6
CMA_PC_19	- La localisation de la surhauteur tend à minimiser l'impact sur l'ensoleillement de la rue Saint-Joseph - Des aires de plantations doivent être intégrées le long de la rue Monseigneur Gauvreau
M_PC_20	- La surhauteur se localise en retrait de la limite de lot le long des rues De Saint-Vallier Est, Caron, De Sainte-Hélène et Saint-Anselme - La portion du bâtiment en surhauteur est implantée perpendiculairement à la rue De Saint-Vallier Est - Lorsqu'un bâtiment présente une largeur de plus de 40 mètres, le volume supplémentaire en surhauteur doit être scindé en plusieurs parties pour préserver les vues et en limiter l'impact visuel - Un lien piétonnier à accès public doit être aménagé entre les rues De Saint-Vallier Est et De Sainte-Hélène, dans l'axe de la rue des Voltigeurs
CMA_PC_21	La surhauteur se localise en retrait de la limite de lot le long de la rue De Saint-Vallier Est
CMA_PC_25	- La volumétrie d'un bâtiment à construire est modulée afin d'éviter la création d'un effet de masse et d'assurer un certain dégagement des étages supérieurs en rive est de la rue du Pont - Des aires de plantations doivent être intégrées en façade, en rive est de la rue du Pont
CMA_PC_26	- La volumétrie d'un bâtiment à construire tend à éviter un effet de masse et à réduire l'écart de hauteur entre des bâtiments de gabarits différents. - La volumétrie d'un bâtiment à construire est modulée afin d'éviter la création d'un effet de masse et d'assurer un certain dégagement des étages supérieurs le long de la rue du Pont - Des aires de plantations doivent être intégrées en façade, le long de la rue du Pont
M_PC_27	- La surhauteur se localise en retrait de la limite de lot le long des rues De Saint-Vallier Est et De Sainte-Hélène - La portion du bâtiment en surhauteur est implantée perpendiculairement à la rue De Saint-Vallier Est - Lorsqu'un bâtiment présente une largeur de plus de 40 mètres, le volume supplémentaire en surhauteur doit être scindé en plusieurs parties pour préserver les vues et en limiter l'impact visuel - Un lien piétonnier à accès public doit être aménagé entre la rue De Sainte-Hélène et l'intersection des rues De Sainte-Hélène Est et Narcisse-Belleau
M_FS_1	La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur une rue
M_FS_2	La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur une rue

5.3. Secteurs prioritaires de développement ou de redéveloppement

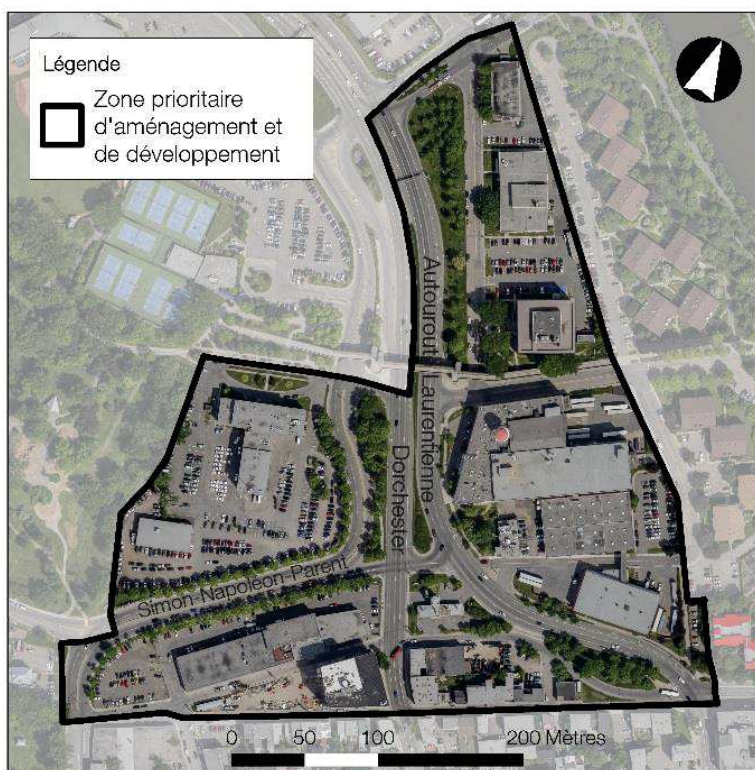
Le Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch désigne quatre secteurs prioritaires à redévelopper et à requalifier tels qu'identifiés à la carte 9. La Ville de Québec souhaite un redéveloppement de ces secteurs, notamment avec l'objectif d'optimiser l'utilisation du sol dans le respect du milieu d'insertion et d'intégrer des aménagements qui profiteront à l'ensemble des résidents du quartier.

Ce redéveloppement devra se faire en respectant les critères d'intervention énoncés ci-après. Afin d'assurer le respect de ces critères, des dispositions normatives sont prévues en conséquence à la section 5.1 et le règlement de la CUCQ sera modifié afin d'en supporter la mise en œuvre, tel que mentionné à la section 5.2.

5.3.1. Secteur d'entrée de ville au sud de la rue de la Croix-Rouge (pôle d'échanges)

Les critères d'interventions applicables dans ce secteur sont les suivants :

- Soutenir le RTC dans son projet d'implantation d'un pôle d'échanges de transport en commun.
 - Intégrer ce pôle d'échanges à un nouvel immeuble mixte.
 - Porter une attention particulière au secteur résidentiel attenant afin de minimiser les impacts du futur pôle d'échanges sur ces milieux de vie.
- Profiter des interventions dans le secteur, notamment en matière de transport en commun, pour transformer et marquer cette entrée de ville.
 - Marquer l'entrée du quartier par des aménagements de grande qualité, reflétant notamment son identité créative et l'importance régionale du centre-ville. Accorder le même traitement aux rues Dorchester et de la Couronne :
 - Maximiser le verdissement, l'ajout de plantations en front de rue ;
 - Revoir le mobilier et l'éclairage urbains ;
 - Intégrer de nouvelles œuvres d'art public.



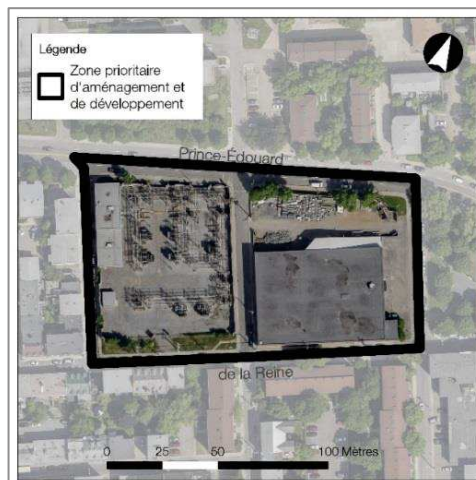
Carte 15 : Secteur d'entrée de ville

- Soutenir la transformation en boulevard urbain du tronçon sud de l'autoroute Laurentienne, au moins à partir de la rue de la Croix-Rouge :
 - Rendre plus conviviales et sécuritaires les conditions de déplacement à pied et à vélo vers le futur pôle d'échanges de transport en commun ;
 - Revoir la géométrie routière de façon à rétablir les liens vers les composantes d'intérêt du quartier et les quartiers voisins. Former un trait d'union entre Limoilou, la Pointe-aux-Lièvres et Saint-Roch.
 - Étudier différentes hypothèses permettant de maximiser les liens entre le parc Victoria et le secteur à l'est de l'axe Laurentienne incluant la rivière Saint-Charles, sans exclure la possibilité de reconstruire une passerelle bonifiée.
- Réaffirmer la volonté de la Ville de requalifier et densifier ce point d'entrée du centre-ville, incluant les anciens terrains fédéraux qui ont adresse sur la rue de la Pointe-aux-Lièvres.
 - Densifier les terrains vacants/sous-développés en relation avec les espaces publics attenants :
 - Prévoir un gabarit construit de 22 à 26 mètres ($\pm$ 7-8 étages) ;
 - Moduler le volume construit de façon à maximiser l'encadrement bâti aux abords de l'axe Laurentienne tout en assurant une transition par rapport aux secteurs résidentiels attenants de plus faible densité ;
 - Doter l'entrée du centre-ville d'un caractère architectural distinctif ;
 - Favoriser l'insertion de zones de plantations en front de rue, de façon à permettre le verdissement et la plantation d'arbres bordant le domaine public. Par exemple, prévoir une alternance d'avancées et de retraits dans l'alignement de la façade pour permettre d'insérer des aires de plantation.
 - Attribuer une vocation mixte aux terrains compris entre les rues de la Croix-Rouge et du Prince-Édouard, compatible avec la présence d'un pôle d'échanges de transport en commun, sans toutefois nuire au pôle commercial principal. Par exemple :
 - Occuper le rez-de-chaussée par des commerces de vente au détail et de restauration de dépannage (petites superficies) ;
 - Permettre une variété d'usages aux étages : bureau, habitation ou hôtellerie
 - Favoriser une consolidation à dominante résidentielle de la frange au sud du parc Victoria.
- Agrandir le parc Victoria à même le site de la centrale de police.
 - Redonner front au parc Victoria sur le quartier Saint-Roch et y aménager un accès.
 - Maximiser le verdissement de cet espace et inclure des espaces dégagés propices à la détente et aux activités spontanées.
- Soutenir la création de liens forts entre le parc Victoria et les espaces publics voisins (parc linéaire de la rivière Saint-Charles, Marina Saint-Roch, Parc de la Jeunesse, Parc de la Pointe-aux-Lièvres), dans la perspective d'en faire un réseau intégré d'espaces verts;

5.3.2. Îlots sis de part et d'autre de l'intersection Monseigneur-Gauvreau – du Prince-Édouard

Les critères d'intervention applicables dans ce secteur sont les suivants :

- Lorsque ces terrains seront libérés, privilégier un redéveloppement à des fins résidentielles pour l'îlot du poste Hydro-Québec de la Reine et l'îlot du 280 rue Saint-Dominique ;
- Prévoir un gabarit maître de 16 mètres ou 5 étages, lequel est compatible avec l'échelle du faubourg, mais tient aussi compte de la localisation du site en front de la rue du Prince-Édouard ;
- Favoriser l'insertion de zones de plantations en front de rue, en priorité aux abords de la rue Monseigneur-Gauvreau et de la rue du Prince-Édouard, de façon à permettre le verdissement et la plantation d'arbres bordant le domaine public ;
 - Par exemple, prévoir une alternance d'avancées et de retraits dans l'alignement de la façade pour permettre d'insérer des aires de plantation.

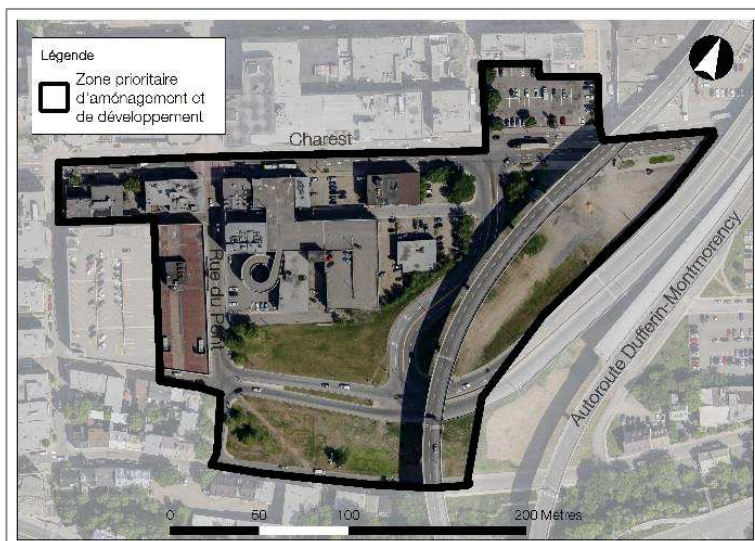


Carte 16 : Secteur Monseigneur-Gauvreau – du Prince-Édouard

5.3.3. Secteur des échangeurs de l'autoroute Dufferin-Montmorency et du carré Lépine :

Les critères de design applicables aux quatre propriétés situées dans ce secteur sont les suivants :

- Considérer le secteur compris entre la rue de la Chapelle, le boulevard Charest, l'autoroute Dufferin-Montmorency et la rue De Saint-Vallier Est comme partie intégrante du secteur multifonctionnel régional Charest.
 - Autoriser une grande mixité d'usages incluant des emplois divers, notamment ceux liés à l'industrie de la haute technologie ; les usages liés à la culture et la création (ateliers d'artistes, incubateurs d'entreprises, etc.) ; les commerces de divertissement incluant la restauration et les débits d'alcool ; les usages communautaires et services sociaux.
 - Privilégier le site de l'ancien cinéma Place Charest pour l'implantation du nouveau centre communautaire. Favoriser une mixité verticale des fonctions dans cet îlot, les étages supérieurs pouvant être occupés à des fins résidentielles ou administratives.



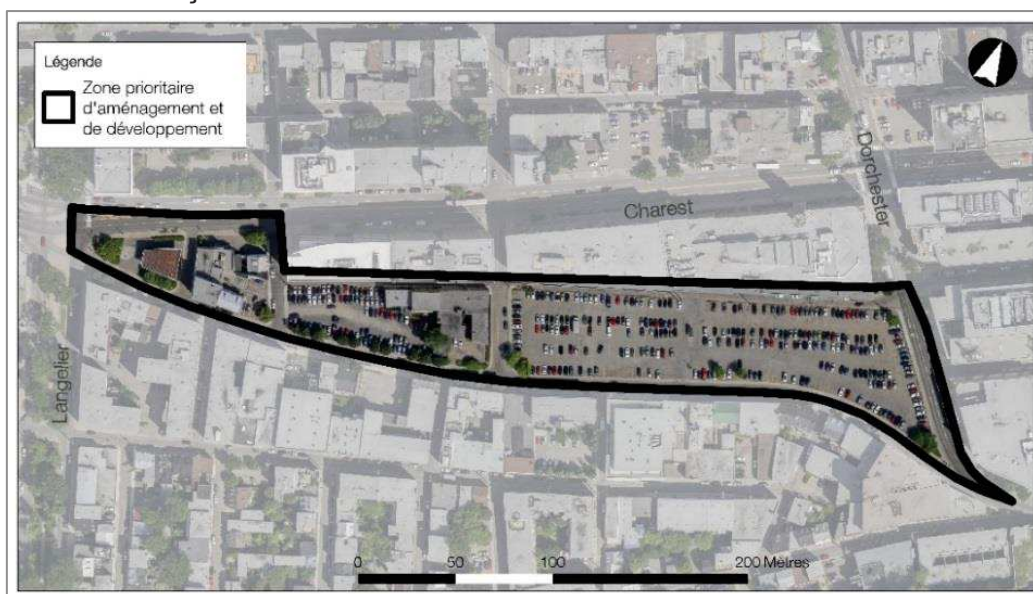
Carte 17 : secteur des échangeurs et du carré Lépine

- Intégrer un espace événementiel pouvant accueillir des activités à fort potentiel d'attraction tout comme la détente et la récréation libre.
- Requalifier et densifier les espaces sous-utilisés ou vacants, en relation avec les nouveaux espaces publics projetés.
 - Favoriser la densification des terrains situés le long du boulevard Charest en autorisant une hauteur de 30 à 33 mètres et, près des échangeurs, une surhauteur pouvant atteindre 40 mètres.
 - Construire le terrain vacant compris entre la rue de Xi'an et la voie d'accès à l'autoroute Dufferin-Montmorency, de même que le site de l'ancien cinéma Place Charest.
 - Prévoir respectivement des gabarits de 26 mètres sur l'ancien site du cinéma Place Charest (environ 7 étages) et dans l'îlot compris entre la rue de X'ian et le prolongement de la rue Fleurie (carré Lépine).
 - Doter les nouveaux bâtiments d'un caractère architectural distinctif reflétant l'identité technoculturelle et créative du quartier, tout en assurant leur intégration et un dialogue adéquat avec le tissu bâti ancien.
 - Lors de la construction de nouveaux édifices, favoriser l'insertion de zones de plantation en front de rue. Par exemple, prévoir une alternance d'avancées et de retraits dans l'alignement de la façade pour permettre d'insérer des aires de plantation.
- Maintenir libre de constructions l'îlot compris entre la rue De Saint-Vallier Est et le prolongement de la rue Fleurie. En faire un espace vert polyvalent pour le secteur, s'inscrivant dans le prolongement de l'espace événementiel prévu sous les échangeurs. Y inclure des aménagements paysagers, des plantations et des espaces dégagés.
- Consacrer l'espace sous les bretelles à l'aménagement d'un espace public polyvalent et appropriable. En faire un réel trait d'union entre le Vieux-Québec et Saint-Roch.
 - Proposer des espaces adaptés à la tenue d'activités et événements variés et de différentes envergures. À titre d'exemple, cet espace pourrait :
 - Servir de lieu d'exposition extérieur reflétant l'identité culturelle du quartier et permettant l'accès grand public à des créations artistiques grand format, des œuvres éphémères ;
 - Permettre la tenue de spectacles et de manifestations artistiques diverses ;
 - Accueillir des événements ponctuels (ex. : bouffe de rue, marché temporaire, etc.) ;
 - Former un point de rencontre pour les résidents du secteur. À cette fin, inclure des espaces dégagés propices à la détente et aux activités spontanées ;
 - Proposer un aménagement qui contribue à marquer l'entrée est du quartier Saint-Roch, à atténuer le caractère autoroutier du secteur, à refléter l'identité culturelle, créative et technologique du quartier et à soutenir les efforts de verdissement ;
 - Évaluer l'état des œuvres d'art qui subsistent dans le secteur et la possibilité de les maintenir.
- Mettre le secteur en relation avec les principaux axes piétons/cyclables du quartier et les quartiers riverains.
 - Renforcer les cheminements spontanés entre l'axe de la rue du Pont et l'escalier Lépine.

5.3.4. Îlots délimités par les rues Dorchester, De Saint-Vallier-Est, Saint-Anselme et De Sainte-Hélène (stationnements derrière l'édifice de la Fabrique et l'immeuble Fondation) :

Les critères de design applicables aux quatre propriétés situées dans ce secteur sont les suivants :

- Favoriser le développement de ces terrains sous-utilisés en tenant compte de leur localisation stratégique et, sans exclure une mixité des fonctions, accorder la priorité à l'ajout de logements.
 - Entre la rue Dorchester et le prolongement de la rue Narcisse-Belleau, autoriser une variété d'usages dont : service administratif, industrie de haute technologie, habitation, hôtellerie ; prévoir divers usages commerciaux et publics au rez-de-chaussée.
 - De la rue Saint-Anselme à la rue Narcisse-Belleau, permettre une vocation résidentielle sur l'ensemble des planchers ainsi que des commerces, services et ateliers d'artistes au rez-de-chaussée ; ces derniers sont permis, mais non obligatoires.
- Prévoir une progression des hauteurs d'ouest en est et assurer une transition par rapport aux constructions attenantes aux rues plus étroites.
 - Entre le prolongement de la rue Narcisse-Belleau et la rue Dorchester, à l'instar de l'immeuble de l'INRS, fixer la hauteur maximale à 28 mètres et permettre que 50 % de la projection au sol du bâtiment puisse atteindre 33 mètres. Localiser cette surhauteur en retrait des façades sur les rues De Sainte-Hélène et De Saint-Vallier Est.



Carte 18 : Secteur Dorchester / De Saint-Vallier-Est / Saint-Anselme

- De la rue Narcisse-Belleau à la rue Saint-Anselme, prévoir un gabarit maître de 16 mètres et permettre que 50 % de la projection au sol des bâtiments puisse atteindre une hauteur maximale de 22 à 25 mètres.
 - La surhauteur est limitée à 22 mètres entre la rue Saint-Anselme et la limite ouest de l'édifice de la Fabrique pour assurer un rapport d'échelle adéquat avec les bâtiments et fonctions existantes.

- Fractionner ce volume supplémentaire afin de préserver les vues et le localiser en retrait des façades des rues De Saint-Vallier Est, De Sainte-Hélène, Caron et Saint-Anselme.
 - Planter les volumes en surhauteur perpendiculairement à la rue, de façon à préserver des vues d'intérêt depuis le sommet de la falaise vers le paysage en direction nord.
 - Exiger qu'au moins 10 % de l'aire verte requise soit située en front de rue, afin de permettre la plantation le long du domaine public. Par exemple, prévoir une alternance d'avancées et de retraits dans l'alignement de la façade pour localiser les aires de plantation.
- Inclure des espaces publics dont la superficie totale représente 10 % de la superficie totale des terrains à construire.
 - Privilégier une localisation à l'angle des rues Caron et De Saint-Vallier Est et, de façon complémentaire, à l'angle des rues De Saint-Vallier Est et Dorchester.
 - Privilégier un verdissement significatif dans les espaces publics projetés. Déterminer la nature des équipements à inclure dans ces derniers en concertation avec le milieu
 - Maintenir des liens piétonniers publics, notamment dans le prolongement de la rue Narcisse-Belleau et de la rue des Voltigeurs. Prévoir des servitudes de passage en ce sens.

5.4. Programmes particuliers de réaménagement et de mise en valeur

5.4.1. Les principaux parcours de déplacements actifs

Le PPU du secteur sud du centre-ville Saint-Roch identifie (carte 10) les principaux parcours de déplacements actifs qui traversent le quartier et forment un réseau qui se veut structurant, sans être homogène. La nature et la vocation de chaque parcours peuvent varier, mais ceux-ci ont pour point commun d'être des rues où la présence piétonnière, sans exclure d'autres modes, est plus marquée. Parmi les types de parcours ciblés, on compte les dominantes suivantes :

- Les axes du futur réseau structurant de transport en commun qui accueilleront inévitablement un grand nombre de piétons, soit les rues Dorchester et de la Couronne et le boulevard Charest ;
- Les corridors cyclopiétons existants/projetés, dont les rues du Pont et Caron, qui formeront des liens forts vers les quartiers voisins et les grands parcs urbains ;
- Les axes piétonniers internes, soit les rues du Parvis et Monseigneur-Gauvreau qui, à l'échelle locale, relient les milieux résidentiels aux espaces verts présents en périphérie du quartier ;
- La promenade commerciale, en l'occurrence la rue Saint-Joseph, qui demeure le point de convergence des promeneurs dans le quartier et dont l'aménagement doit être parachevé.

D'autres parcours piétonniers principaux — sans se distinguer aussi clairement par leur vocation — jouent aussi un rôle important en faveur des déplacements actifs dans le quartier.

Comme proposé dans la section 4.4 du PPU (carte 11), une attention supplémentaire doit être apportée à l'aménagement de ces parcours principaux de façon à soutenir leur vocation et à

marquer la préséance accordée aux piétons et, dans certains cas, aux cyclistes. Les véhicules sont toujours présents sur ces rues, mais leur aménagement doit être revu de façon à accorder aux autres modes la place qui leur revient. On doit aussi profiter de ce réaménagement pour accroître le couvert végétal du quartier. Il importe de rappeler que l'espace disponible demeure restreint, ce qui imposera de faire des choix si l'on veut bonifier l'aménagement de ces rues.

Objectifs

- Revoir la conception géométrique de ces rues de façon à accroître le confort et la sécurité des piétons et cyclistes. Miser sur une conception basée sur l'approche des rues conviviales.
 - Bonifier les trottoirs en cherchant à créer des parcours sans obstacle physique. Par exemple, évaluer la possibilité et la faisabilité d'enfouir les fils des services d'utilité publique.
 - Offrir des voies cyclables sécuritaires, bien signalées et entretenues.
 - Harmoniser les aménagements piétonniers et cyclables (design).
 - Optimiser la sécurité aux intersections.
- Doter ces axes d'une signature reflétant leur vocation particulière et leur importance.
 - Affirmer la priorité donnée aux déplacements actifs sur ces axes par un traitement adapté. Évaluer les possibilités d'aménager certains axes sous forme de rues partagées
 - Prolonger la signature de la rue Saint-Joseph conformément à son tronçon est de façon à :
 - soutenir sa vocation d'axe commercial principal ;
 - développer une réelle promenade assurant le confort piéton ;
 - permettre l'appropriation de la rue en été (terrasses).
- Accroître le verdissement aux abords de ces rues par différents moyens. Au besoin, considérer des solutions novatrices de verdissement (autres que la plantation d'arbres).

Pistes d'intervention

- Planifier le réaménagement des principaux parcours de déplacement actifs désignés au PPU en amont des projets de réfection des infrastructures.
 - Élaborer des concepts d'aménagement pour chacun d'eux.
 - Profiter de chaque projet de réfection des infrastructures pour bonifier l'aménagement de ces parcours principaux.
 - Sensibiliser les acteurs du milieu à la nécessité de transformer un certain nombre de cases de stationnement à des fins d'aménagement.

5.4.2. Les rues locales résidentielles

Les rues locales occupent le plus bas niveau dans la hiérarchie routière. Dans le quartier Saint-Roch, elles sont bordées de bâtiments typiques des anciens faubourgs et il s'agit essentiellement de rues résidentielles qui desservent des milieux de vie. Ces derniers sont généralement marqués par des carences en canopée et la présence d'îlots de chaleur. Les parcs de voisinage sont peu nombreux et, malgré les efforts de la Ville pour en créer de nouveaux, ceux-ci ne pourront pas régler tous les enjeux propres au tissu construit des faubourgs.

En résumé, les rues locales doivent être traitées comme un milieu de vie où l'humain a priorité, et non pas comme une simple voie de circulation. Dans cet esprit, il convient de profiter de chaque

projet de réfection pour doter ces rues d'un aménagement de meilleure qualité. L'emprise étant généralement étroite, il faudra faire des choix et travailler en concertation avec les propriétaires riverains pour convenir de la nature des interventions qu'ils souhaitent et des compromis qu'ils sont prêts à faire pour y arriver, notamment en ce qui a trait au stationnement sur rue.

Objectifs poursuivis

- Considérer des alternatives novatrices dans la conception géométrique des rues locales, en faveur d'une sécurité accrue des piétons et d'une appropriation par les riverains.
- Bonifier les trottoirs en cherchant à créer des parcours sans obstacle physique.
- Intégrer le plus possible des espaces de verdissement à l'intérieur de l'emprise.
- Supporter les initiatives des propriétaires privés en matière de verdissement, en apportant les adaptations nécessaires au cadre réglementaire et aux pratiques de la Ville.

Piste d'intervention

- Lors de projet de réfection des infrastructures, évaluer au préalable le potentiel d'amélioration des aménagements actuels.
- Sensibiliser les propriétaires riverains à la nécessité de transformer un certain nombre de cases de stationnement à des fins d'aménagement.

5.4.3. Le programme de verdissement

Le quartier Saint-Roch se démarque de façon peu favorable par le deuxième plus bas taux de canopée parmi l'ensemble des quartiers de la ville de Québec. Avec un indice de 12 %, sa canopée est en deçà de la cible généralement recherchée pour les milieux urbains centraux, soit 15 %.

Objectifs poursuivis

L'accroissement de l'indice de canopée du quartier est souhaitable pour diverses raisons :

- Diminuer l'importance des îlots de chaleur présents dans le quartier en faveur d'une qualité de vie accrue ;
- Améliorer le confort des usagers de l'espace urbain par l'ombre offerte ;
- Valoriser et embellir le quartier par l'apport du couvert végétal.

Pistes d'intervention

- Mettre en œuvre les actions poursuivies dans le Plan de vision de l'arbre 2015-2025 de la Ville de Québec :
 - Favoriser un entretien préventif afin de prolonger la durée de vie des arbres ;
 - Diversifier les essences afin de créer une canopée plus résiliente ;
 - Augmenter la plantation pour compenser les pertes d'arbres entraînées par la densification ;
 - Augmenter la plantation d'arbres publics pour contrer le vieillissement de la canopée ;
 - Favoriser les arbres à grand déploiement ;

- Diversifier l'âge des arbres et choisir des essences qui ont une plus grande longévité.
- Viser une augmentation de 3 % de la canopée du quartier Saint-Roch de façon à atteindre un indice minimal de 15 % pour l'ensemble du quartier.
 - À cette fin, mettre en œuvre — en priorité — les projets de verdissements majeurs ciblés dans la section 4.4 du PPU et dont l'évaluation préliminaire permet d'anticiper un gain d'environ 3,5 % de la canopée :

SITE	ARBRES		GAIN POTENTIEL DE CANOPÉE
	Déploiement	Nombre	
Centrale de police	Moyen	208	1 %
Centre récréatif Saint-Roch	Moyen	51	0,3 %
Secteur des échangeurs	Moyen	173	0,9 %
Rue Simon-Napoléon-Parent	Grand	70	0,8 %
Espaces publics du secteur Caron - St-Vallier	Grand	14	0,2 %
Axes nord-sud	Grand		
• du Parvis		12	0,3 %
• Monseigneur-Gauvreau		13	
	TOTAL		3,5 %

5.4.4. L'affichage numérique

À maintes reprises, la Ville de Québec a manifesté la volonté d'affirmer l'identité technoculturelle du quartier Saint-Roch, en permettant que sa créativité dans le domaine des nouvelles technologies s'exprime dans l'espace urbain. Pour y arriver, les acteurs du milieu ont manifesté le désir d'afficher la présence et le dynamisme de l'écosystème Art numérique et divertissement interactif (ANDI) et des entreprises des technologies de l'information en développant un type d'affichage propre au quartier Saint-Roch.

À cette fin, le PPU propose la création d'un nouveau type d'affichage — soit « *affichage numérique de type pôle technoculturel* » — qui sera autorisé uniquement au sein du pôle multifonctionnel Charest et ses environs, incluant la rue Saint-Joseph. En plus d'être encadrées par la Commission d'urbanisme qui a compétence sur le territoire visé, les interventions seront bien balisées par des normes spécifiques :

- l'enseigne n'est pas utilisée comme enseigne publicitaire ;
- l'enseigne est installée à plat sur le bâtiment et fait saillie d'au plus 0,25 m d'un mur ;
- l'enseigne n'excède pas la hauteur du mur sur lequel elle est localisée ;
- une seule enseigne numérique est autorisée par façade d'un bâtiment ;
- la superficie maximale de l'enseigne est de 20 m².

5.5. Programme d'acquisition d'immeubles

La Ville de Québec envisage la possibilité de procéder à l'acquisition d'immeubles en tout ou en partie, de gré à gré ou par expropriation, , en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le Programme particulier d'urbanisme, notamment pour les cas suivants :

- l'implantation d'un nouveau mode structurant de transport en commun, de stations et du pôle d'échanges ;
- les bâtiments désaffectés ;
- les zones prioritaires de requalification/redéveloppement ;
- l'aménagement d'espaces publics/parcs de proximité.

6. Conclusion

Le PPU contient un cadre normatif détaillé soutenant la vision d'avenir et les orientations poursuivies par la Ville pour le secteur sud du quartier Saint-Roch : ce contenu dicte la nature des modifications qui devront être apportées au *Règlement de l'Arrondissement de La Cité-Limoilou sur l'urbanisme* dès l'entrée en vigueur du PPU. Il requiert certains ajustements au règlement de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec, laquelle a déjà juridiction sur cette partie du territoire. Outre les spécifications qu'il fournit quant aux usages autorisés et au cadre bâti, le PPU porte une attention particulière à la mobilité des personnes et l'aménagement du domaine public. Ainsi, il propose des mesures et des interventions qui, à court, moyen ou long terme, contribueront à bonifier la qualité des espaces publics et à valoriser le quartier, en lui attribuant une image qui reflète à la fois son statut de centre-ville et son identité créative et novatrice.

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 quartier Saint-Roch dans le respect de ses particularités, sa valorisation, l'accroissement du nombre de personnes qui y résident 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 secteur sud du centre-ville Saint-Roch. 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.

Annexe 1 — Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
Entrée de Ville de Québec (EV)						
M_EV_1	Mixte	H1 H2 H3 C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C20 R, 1+ C21 R, 200 m ² /bâtiment et établissement P1 P3 R, 2 5000 m ² /établissement P5 P6 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> — Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 — distance de 50 m entre deux établissements Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 15 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 25 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
M_EV_2	Mixte	H1 H2 C1 R, 2 3000 m2/bâtiment C2 R, 2 C3 R, 2 C31 P1 R, 2 P3 R, 2 5000 m ² /établissement R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> — Atelier d'artiste Note 3 : Contingentement C31 — 1 établissement - aire M_EV_2 Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 15 : Stationnement souterrain - 90 %
M_EV_3	Mixte	H1 2, 2+ H2 2, 2+ C1 C2 R, 2 100 m ² /établissement C3 R, 2 C20 R, 1+ R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> — Terminus d'autobus relatif à un service de transport visé par la <i>Loi sur les sociétés de transport en commun</i> Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 10 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 10 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 25 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 15 : Stationnement souterrain - 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
M_EV_4	Mixte	H1 H2 C1 C2 C3 R1	Usage spécifiquement autorisé : — Atelier d'artiste	Aire verte : 10 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 15 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive comptabilisée dans l'aire verte exigée - 40 %	Hauteur maximale : 25 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 90 %
PEV_EV_5	Récréation, parc et espace vert	C3 P8 R1 R2 R3			Hauteur maximale : 13 m	
Rivière Saint-Charles (SC)						
R_SC_1 71	Résidentiel	H1 R1	Usage spécifiquement autorisé : — Un CPE ou une garderie Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m ² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m ²	Aire verte : 25 % Note 10 : Projet d'ensemble	Hauteur maximale : 16 m	
PIC_SC_2	Public, institutionnel et communautaire	C3 P1 P3 R1	Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 20 %	Hauteur maximale : 13 m	
PEV_SC_3	Récréation, parc et espace vert	C3 P1 P3 R1 R2	Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 25 %	Hauteur maximale : 13 m	

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
PEV_SC_4	Récréation, parc et espace vert	R1			Hauteur maximale : S.O.	
M_SC_6	Mixte	C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C20 R, 1, 100 m²/établissement P1 5000m²/établissement P3 P5 I2 R, 1 P8 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : – Atelier d'artiste	Aire verte : 10 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
R_SC_7	Résidentiel	H1 R1	Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Note 10 : Projet d'ensemble Aire verte : 20 %	Hauteur maximale : 22 m	
R_SC_8	Résidentiel	H1 R1	Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Note 10 : Projet d'ensemble Aire verte : 20 %	Hauteur maximale : 16 m	
72						
Faubourg Nord (FN)						
M_FN_1	Mixte	H1 C2 R R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : – Atelier d'artiste Note 1 : Grands logements — 40 % de 2 chambres ou 85 m² ; 10 % de 3 chambres ou 105 m² Note 2 : Logement protégé	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 15 : Stationnement souterrain - 90 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FN_2	Résidentiel	H1, maximum 12 logements R1	Note 1 : Grands logements — 40 % de 2 chambres ou 85 m² ; 10 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
M_FN_3	Mixte	H1 H2 H3 C1 R, 1, 2 3000 m²/bâtiment C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C20 R, 1 P1 P3 1000 m²/établissement P5 P6 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
M_FN_4 73	Mixte	H1 H2 H3 C1 R, 1, 2, 3000 m²/bâtiment C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1 C21 R 100 m²/bâtiment P1 P3 1000m²/établissement P5 P6 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 1 établissement dans l'aire M_FN_4	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FN_5	Résidentiel	H1 R1	Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
M_FN_6	Mixte	H1 H2 H3 C1 R, 1, 2 3000 m2/bâtiment C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment C11 C12 C20 R, 1 C21 R, 100 m²/bâtiment P1 P3 1000 m²/établissement P5 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 — 1 établissement dans l'aire M_FN_6 Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
M_FN_7	Mixte	H1 H2 H3 C1 R, 1, 2 3000 m2/bâtiment C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment C11 C12 C20 R, 1 C21 R 100 m²/bâtiment P1 P3 1000m²/établissement P5 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – distance de 50 m entre deux établissements Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
M_FN_8	Mixte	H1 H2 C1 P3 R1 R, 1, 2 R, 2 5000m²/établissement	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> — Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 % <		

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
PEV_FN_13	Récréation, parc et espace vert	R1			Hauteur maximale : S.O.	
R_FN_14	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 8 logements - Jumelé : 1 à 8 logements - En rangée : 1 à 8 logements R1	Note 1 : Grands logements – 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FN_15	Résidentiel	H1 R1	Note 1 : Grands logements : – 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m² Note 6 : Stationnement associé à un usage résidentiel	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m Note 8 : Surhauteur à 16 m — 60 % de la projection au sol du bâtiment <i>* Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent</i>	Note 14 : Stationnement intérieur – 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FN_16	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 8 logements - Jumelé : 1 à 8 logements - En rangée : 1 à 8 logements R1	Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
M_FN_17	Mixte	H1 H2 H3 C1 C2 C3 C10 C11 C12 C20 C21 C30 P1 P2 P3 P4 P5 P6 I2 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – distance de 25 m entre deux établissements	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 20 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment <i>* Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent</i>	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
R_FN_18	Résidentiel	H1 H2 R1	Note 1 : Grands logements — 40 % de 2 chambres ou 85 m² ; 10 % de 3 chambres ou 105 m² Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 22 m - 70 % de la projection au sol du bâtiment * Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur : 100% Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FN_19	Résidentiel	H1 H2 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste – Une garderie ou un centre de la petite enfance Note 1 : Grands logements — 40 % de 2 chambres ou 85 m² ; 10 % de 3 chambres ou 105 m² Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 10 % Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant – 10 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 22 m – 70 % de la projection au sol du bâtiment * Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent	Note 14 Stationnement intérieur - 100 %
Pôle boulevard Charest (PC)						
M_PC_1	Mixte	H1 H2 C1 C2 C3 C10 C11 C12 C20 P1 P3 P5 I1 I2 R1	2,2+ 2,2+ R, 2, 3, 4, 5 R, 1 R, 1 R, 1+ 5 000 m²/établissement	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste – Terminus d'autobus Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 % <	

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
M_PC_2	Mixte	H1 2, 2+ H2 2, 2+ C1 R, 2, 3, 4, 5 C2 R, 2 C3 R, 2 C10 R, 2, 3, 4, 5, 6 C11 R, 2, 3, 4, 5, 6 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P3 5 000 m ² /établissement P5 I1 R, 2, 3, 4, 5 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste – Terminus d'autobus Note 4 : Contingentement C21 – distance de 25 m entre deux établissements	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m Note 8 : Surhauteur à : – 36 m - 15 % de la projection au sol du bâtiment – 40 m - 15 % de la projection au sol du bâtiment	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
M_PC_3 78	Mixte	H1 2,2+ H2 2,2+ H3 2,2+ C1 300 m ² /bâtiment C2 R, 1+ C3 R, 1+ C4 R 100 m ² /bâtiment C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ 100 ² /établissement P1 P3 1 000 m ² /établissement P5 P6 I1 I2 R, 1+ R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 2 établissements à l'intérieur de l'aire M_PC_3	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
M_PC_4	Mixte	H1 2,2+ H2 2,2+ H3 2,2+ C1 300 m ² /bâtiment C2 R, 1+ C3 R, 1+ C4 R 100 m ² /bâtiment C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ 200 m ² /établissement P1 P3 5 000 m ² /établissement P5 P6 I1 I2 R, 1+ R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingemment C21 – 6 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_6 et M_PC_4	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements Note 14 : Stationnement intérieur – 100 %
79						
CMA_PC_5	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ C1 2, 3, 4 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 R, 2, 3, 4, 5 C11 R, 2, 3, 4, 5 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P5 I1 2, 3, 4 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste – Terminus d'autobus Note 4 : Contingemment C21 – 6 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_5, CMA_PC_8, CMA_PC_9 et CMA_PC_16	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 60 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur – 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
M_PC_6	Mixte	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+, 200 m²/établissement C30 P1 P3 P5 I1 R, 1, 2 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> — Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé R+ Note 4 : Contingemment C21 – 6 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_6 et M_PC_4		Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 20 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment <i>* Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent</i>	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
M_PC_7 80	Mixte	C3 P1 P2 P3 5 000 m²/établissement P5 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> — Atelier d'artiste	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 12 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel
CMA_PC_8	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 C4 R 100 m²/bâtiment C10 C11 C12 C20 C21 R, 1+ P1 P3 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> — Atelier d'artiste Note 4 : Contingemment C21 – 6 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_5, CMA_PC_8, CMA_PC_9 et CMA_PC_16	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
CMA_PC_9	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ H2 2, 2+ C1 2, 3, 4 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C20 C21 C30 P1 P5 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste – Terminus d'autobus Note 4 : Contingentement C21 – 6 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_5, CMA_PC_8, CMA_PC_9 et CMA_PC_16	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 60 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
PIC_PC_10	Public, institutionnel et communautaire	C1 S C2 S C3 P1 P2 P3 5 000 m²/établissement I2 S R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 12 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel
81 M_PC_11	Mixte	H1 2,2+ H2 2, 2+ C1 2, 2+ C2 R, 1 C3 R, 1 C4 R, 1 100 m²/bâtiment C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P2 P3 5 000 m²/établissement P5 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 5 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_11, M_PC_12, CMA_PC_13, M_PC_17 et M_PC_32		Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 20 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment * Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
M_PC_12	Mixte	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 2, 2+ C2 R, 1 C3 R, 1 C4 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+, 500 m²/établissement C30 P1 P3 5 000 m²/établissement P5 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 5 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_11, M_PC_12, CMA_PC_13, M_PC_17 et M_PC_32		Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 22 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment <i>* Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent</i>	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
CMA_PC_13	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P3 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 5 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_11, M_PC_12, CMA_PC_13, M_PC_17 et M_PC_32		Hauteur maximale : 25 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
M_PC_14	Mixte	H1 2,2+ H2 2,2+ H3 2,2+ C1 C2 R, 2 C3 R, 2 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R C30 P1 P3 P4 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingemment C21 – distance de 25 m entre deux établissements	Note 10 : Projet d'ensemble	Hauteur maximale : 30 m Note 8 : Surhauteur à 33 m - 60 % de la projection au sol du bâtiment <i>* Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent</i>	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
CMA_PC_15	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P3 P4 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingemment C21 — deux établissements dans l'aire CMA_PC_15		Hauteur maximale : 30 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
CMA_PC_16	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ H2 2,2+ H3 2,2+ C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 S, R, 1+ C30 P1 P3 P4 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 6 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_5, CMA_PC_8, CMA_PC_9 et CMA_PC_16		Hauteur maximale : 33 m	Note 7 : Affichage numérique – pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
M_PC_17	Mixte	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 S, R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P3 P5 I1 R, 1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste – Établissement où l'on fabrique de la nourriture pour fins de commercialisation ou un traiteur est autorisé au sous-sol Note 4 : Contingentement C21 – 5 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_11, M_PC_12, CMA_PC_13, M_PC_17 et M_PC_32		Hauteur maximale : 25 m	Note 7 : Affichage numérique – pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
CMA_PC_18	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 S, R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P3 P4 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste – Un établissement où l'on fabrique de la nourriture pour fins de commercialisation ou un traiteur est autorisé au sous-sol Note 4 : Contingentement C21 — 4 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_18, CMA_PC_19 et CMA_PC_25		Hauteur maximale : 33 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
CMA_PC_19	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P3 P4 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 — 4 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_18,CMA_PC_19 et CMA_PC_25	Aire verte: 5 %	Hauteur maximale : 25 m Note 8: Surhauteur à 40 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment * Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
M_PC_20	Mixte	H1 H2 C1 R, 1 C2 R, 1 C3 R, 1 C20 R, 1 C30 P1 R, 1 P3 R, 1 I2 R, 1 R1 3 000 m2/bâtiment 500 m²/établissement	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : – Atelier d'artiste	Aire verte : 15 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 5 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 22 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente <i>* Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent</i>	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
M_PC_27	Mixte	H1 C1 R, 1 C2 R, 1 C3 R, 1 C20 R, 1 C30 P1 R, 1 P3 R, 1 I2 R, 1 R1 3 000 m2/bâtiment 500 m²/établissement	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : – Atelier d'artiste	Aire verte : 10 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 15 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 25 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente <i>* Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent</i>	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
∞ CMA_PC_21	Centre majeur d'activités	H1 H2 H3 C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1 C21 R C30 P1 P3 P4 P5 I1 I2 R, 1 R1 R2 5 000 m²/établissement	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : – Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé Note 4 : Contingement C21 – distance de 25 m entre deux établissements		Hauteur maximale : 28 m Note 8 : Surhauteur à 33 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente <i>* Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent</i>	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
PEV_PC_22	Récréation, parc et espace vert	C30 R1			Hauteur maximale : S.O.	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 15 : Stationnement souterrain - 100 %
CMA_PC_23	Centre majeur d'activités	H1 H2 C1 C3 C10 C11 C12 C20 C30 P1 P3 P4	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : – Atelier d'artiste		Hauteur maximale : 22 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
		I1 I2 R1				
R_PC_24	Résidentiel	H1 H2 H3 C3 C30 P1 P3 P4 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : – Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé	Aire verte : 20 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
CMA_PC_25	Mixte	H1 H2 H3 C1 C2 R, 1, 2 C3 C10 C11 C12 C20 C30 P1 P3 P4 P5 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 4 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_18, CMA_PC_19 et CMA_PC_25	Aire verte: 5 % Note 10 : Projet d'ensemble	Hauteur maximale : 30 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
CMA_PC_26	Centre majeur d'activités	H1 H2 H3 C1 C2 R, 1, 2 C3 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C30 P1 P3 P4 P5 P6 I1 I2 R, 1+ R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste	Aire verte : 5 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 15 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 26 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 17 : Aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est prescrit

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
R_PC_28	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 8 logements - Jumelé : 1 à 8 logements - En rangée : 1 à 8 logements C1 R, 2, 3 500 m²/bâtimentR1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> Atelier d'artiste Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m² Note 2 : Logement protégé	Aire verte : 25 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
PEV_PC_29	Parc et espace vert	R1 R2			Hauteur maximale : S.O.	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel
M_PC_30	Mixte	H1 C1 R, 1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment et établissement C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 100 m²/bâtiment et établissement C30 P1 P3 5 000 m²/établissement I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> - Atelier d'artiste - Funiculaire ou ascenseur urbain Note 2 : Logement protégé R+ Note 4 : Contingement C21 – distance de 50 m entre deux établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_FS_1, M_FS_2 et M_PC_30		Hauteur maximale : 16 m Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
89						
M_PC_31	Mixte	H1 H2 C1 R, 1, 2 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment et établissement C11 C12 C20 R, 1+ C21 R 100m²/établissement P1 P3 I1 R, 1, 2 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> Atelier d'artiste		Hauteur maximale : 22 m Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
M_PC_32	Mixte	H1 H2 C1 C2 R, 1+ C3 C20 R, 1+ C21 R, 1+ P1 P2 P3 5 000 m²/établissement P5 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 5 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_11, M_PC_12, CMA_PC_13, M_PC_17 et M_PC_32		Hauteur maximale : 16 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel
Faubourg Sud (FS)						
M_FS_1	Mixte	H1 H2 C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment et établissement C11 C12 R, 1 C20 R, 100 m²/bâtiment et établissement C21 P1 P3 5 000 m²/établissement I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé R+ Note 4 : Contingentement C21 – distance de 50 m entre deux établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_FS_1, M_FS_2 et M_PC_30 Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 20 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente <i>* Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent</i>	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
M_FS_2	Mixte	H1 C1 R, 1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment et établissement C11 C12 R, 1 C20 R, 100 m²/bâtiment et établissement C21 P1 P3 5 000 m²/établissement I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé R+ Note 4 : Contingentement C21 – distance de 50 m entre deux établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_FS_1, M_FS_2 et M_PC_30	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 20 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente <i>* Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent</i>	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements

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	Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale en mètres (carte 14) Disposition particulière relative à la hauteur	Normes particulières
R_FS_3	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 8 logements - Jumelé : 1 à 8 logements - En rangée : 1 à 8 logements R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : Atelier d'artiste Note 1 : Grands logements — 40 % de 2 chambres ou 85 m² ; 10 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FS_4	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 8 logements - Jumelé : 1 à 8 logements - En rangée : 1 à 8 logements R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : Atelier d'artiste Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m² Note 2 : Logement protégé	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FS_5	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 40 logements - Jumelé : 1 à 40 logements - En rangée : 1 à 40 logements R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : Atelier d'artiste Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements

Légende des abréviations du tableau 1

Typologie des groupes d'usages :

H1 :	Logement	P1 :	Équipement culturel et patrimonial
H2 :	Habitation avec services communautaires	P2 :	Équipement religieux
H3 :	Maison de pension	P3 :	Établissement d'éducation et de formation
C1 :	Services administratifs	P4 :	Établissement d'éducation postsecondaire
C2 :	Vente au détail et services	P5 :	Établissement de santé sans hébergement
C3 :	Lieu de rassemblement	P6 :	Établissement de santé avec hébergement
C4 :	Salle de jeux mécaniques ou électroniques	P7 :	Établissement majeur de santé
C10 :	Établissement hôtelier	P8 :	Équipement de sécurité publique
C11 :	Résidence de tourisme	R1 :	Parc
C20 :	Restaurant	R2 :	Équipement extérieur de proximité
C21 :	Débit d'alcool	R3 :	Équipement récréatif extérieur régional
C31 :	Poste d'essence		

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 2^e étage

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

Dispositions particulières relatives à l'usage

Note 1 : « Grands logements » :

Le pourcentage minimal de grands logements à fournir est de (inscrire ici le pourcentage) % de logements de 2 chambres ou 85 m² et de (inscrire ici le pourcentage) % de logements de 3 chambres ou 105 m²

Note 2 : « Logement protégé »

Le changement d'un usage autorisé de la classe habitation à un usage d'une classe autre que la classe habitation est prohibé

Note 3 : « Contingentement C31 »

Un usage de groupe C31 est contingenté à un maximum de (écrire ici le nombre) d'établissements

Note 4 : « Contingentement C21 »

Un usage de groupe C21 est contingenté par une distance entre deux établissements ou à un nombre maximal d'établissements par aire ou groupe d'aires

Note 5 : « Stationnement associé — usage non résidentiel » :

Une aire de stationnement est associée à un usage autre qu'un usage de la classe habitation

Note 6 : « Stationnement associé — usage résidentiel » :

Une aire de stationnement est associée à un usage de la classe habitation

Autres dispositions

Note 7 : « Affichage numérique — pôle technoculturel »

Malgré les articles 773 à 777 et 815, dans une partie du territoire où la commission a compétence et lorsque la mention « Affichage numérique — pôle technoculturel » est inscrite au tableau de l'annexe I pour une aire d'affectation détaillée, une enseigne numérique est autorisée aux conditions suivantes :

- 1° l'enseigne n'est pas utilisée comme enseigne publicitaire;
- 2° l'enseigne est installée à plat sur le bâtiment et fait saillie d'au plus 0,25 m d'un mur;
- 3° l'enseigne n'excède pas la hauteur du mur sur lequel il est localisé.
- 4° une seule enseigne numérique est autorisée par façade d'un bâtiment;
- 5° la superficie maximale de l'enseigne est de 20 m².

Note 8 : « Surhauteur »

Malgré la hauteur maximale prescrite (inscrire ici le pourcentage) % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre (inscrire ici le nombre de mètres) mètres

Note 9 : « Calcul de la hauteur sur terrain en pente »

La hauteur maximale d'un bâtiment principal implanté sur un lot dont la pente, établie entre deux lignes de lot, est supérieure à 5 % et dont la différence de niveau est supérieure à 2 mètres est mesurée conformément aux indications prévues en cette matière dans le *Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme* R.V.Q.1400.

Note 10 : « Projet d'ensemble »

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 11 : « Localisation de l'aire verte en cour avant » :

Au moins (inscrire ici le pourcentage) % du total de l'aire verte exigée doit être localisée dans la cour avant ou la cour avant secondaire et inclure la plantation d'arbres

Note 12 : « Plantation en pleine terre »

La plantation d'arbres en fosse ou en pleine terre est requise dans la cour avant ou la cour avant secondaire

Note 13 : « Toiture verte de type intensif calculée dans l'aire verte »

La superficie végétalisée d'une toiture peut être comptabilisée dans le pourcentage minimal d'aire verte exigé pour un lot, jusqu'à concurrence de 40 % de ce pourcentage à la condition que ce toit vert soit de type intensif et qu'il constitue une cour accessible en tout temps par les usagers du bâtiment.

Note 14 : « Stationnement intérieur »

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

Note 15 : « Stationnement souterrain »

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 16 : « Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements » :

Aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est prescrit pour un usage du groupe H1 de 4 logements et moins.

Note 17 : : Aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est prescrit

ANNEXE III

(article 1)

ANNEXE D DU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE
DÉVELOPPEMENT / PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
POUR LE L'ENTRÉE DE VILLE DU QUARTIER SAINT-ROCH

Annexe D

Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

R.V.Q.1998

(Tel que modifié par le Règlement R.V.Q. 2511)

TABLE DES MATIÈRES...

1. Présentation.....	4
2. Contexte d'intervention	5
2.1 <i>Les limites du territoire d'application.....</i>	5
2.2 <i>Rappel historique</i>	6
2.3 <i>Faits saillants du profil sociodémographique.....</i>	8
2.4. <i>Portrait sommaire du territoire et enjeux d'aménagement.....</i>	9
2.4.1 Le portrait général.....	9
2.4.2 Une diversité fonctionnelle qui reflète la centralité du quartier	10
2.4.3 La forme urbaine et le potentiel de consolidation	12
2.4.4 Des modifications aux caractéristiques traditionnelles du patrimoine urbain de Saint-Roch dans le contexte de densification du tissu urbain	15
2.4.5 Des lieux publics attrayants à mettre en valeur	16
2.4.6 Une trame urbaine à réorganiser en fonction d'une mobilité durable.....	18
3. Cadre d'aménagement : les grandes orientations et le concept d'aménagement.....	20
3.1 <i>La vision d'aménagement</i>	20
3.2 <i>Le concept d'aménagement et les grandes orientations</i>	21
3.2.1 Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville	21
3.2.2 Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant	21
3.2.3 Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres	23
3.2.4 Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain	23
3.2.5 Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable	24
3.2.6 Concrétiser le projet « Saint-Roch TechnoCulture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public.....	26
3.2.7 Le concept de mise en œuvre et la concrétisation de la vision future de développement de l'entrée de ville	27
4. La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement	28
4.1 <i>Les affectations détaillées du sol.....</i>	28
Typologies des aires d'affectations détaillées.....	28
Dénomination des aires d'affectations	29
4.2 <i>Les règles d'urbanisme des aires d'affectations détaillées</i>	29
4.3 <i>Les gabarits</i>	36
4.4 <i>Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain des projets de fort gabarit.....</i>	37
5. La mise en œuvre : les projets particuliers de réaménagement et de mise en valeur	38
5.1 <i>Le secteur de la Pointe-aux-Lièvres</i>	38
5.2 <i>Le secteur entre la rue de la Croix-Rouge et la rue du Prince-Édouard</i>	42
5.3 <i>Le cœur du PPU : les îlots au sud de l'axe Simon-Napoléon-Parent/du Prince-Édouard</i>	42
5.4 <i>La place Jacques-Cartier et les îlots contigus</i>	43
5.5 <i>Le parc Victoria et les grandes institutions scolaires.....</i>	44
5.6 <i>Le programme d'acquisition d'immeubles</i>	45
5.7 <i>Les autres projets d'amélioration du domaine public</i>	45
contribuent à la réduction des îlots de chaleur	45
Conclusion.....	47

ANNEXE I : Cartographie	48
CARTE 1 – Limites du programme particuliers d'urbanisme	49
CARTE 2 – Limite des concessions à la fin du XVIII ^e siècle	50
CARTE 3 – Grandes fonctions urbaines	51
CARTE 4 – Propriétés publiques et parapubliques.....	52
CARTE 5 – Occupation actuelle du territoire	53
CARTE 6 – Lieux publics et culturels	54
CARTE 7 – Répartition des espaces construits.....	55
CARTE 8 – Répartition des densités résidentielles	56
CARTE 9 – Hauteurs actuelles des bâtiments	57
CARTE 10 – Espaces non construits	58
CARTE 11 – Parcs et espaces publics	59
CARTE 12 – Réseau de transport collectif.....	60
CARTE 13 – Liens à renforcer.....	61
CARTE 14 –Opportunité de consolidation / densification	62
CARTE 15 – Réseaux des déplacements piétons.....	63
CARTE 16 – Réseau cyclable	64
CARTE 17 – Concept d'aménagement.....	65
CARTE 18 : Plan des affectations détaillées	66
CARTE 19 : Plan des hauteurs maximales prescrites	67
CARTE 20 – Localisation des projets de mise en oeuvre.....	68
CARTE 21 – Plan image (vision de développement à moyen terme)	69
CARTE 22 – Plan image (vision de développement à très long terme)	70
ANNEXE II : Bibliographie	71

1. Présentation

Au cours des 25 dernières années, les efforts colossaux mis de l'avant par la Ville et ses partenaires pour redonner au centre-ville son rôle de cœur culturel et économique ont favorisé l'émergence d'un nouveau milieu de vie. Ce phénomène s'est traduit par une augmentation importante de nouveaux résidents, la venue de grandes institutions publiques, d'entreprises spécialisées dans les nouvelles technologies et une croissance du dynamisme commercial. Depuis l'aménagement du jardin de Saint-Roch en 1993, les projets et les investissements publics et privés ont permis de faire renaître la vitalité urbaine et économique de Saint-Roch. La création du jardin de Saint-Roch ainsi que le réaménagement du boulevard Charest et de la rue Saint-Joseph ont fait en sorte de retisser la trame de rue et de consolider le bâti.

Ce vaste projet de revitalisation urbaine demeure cependant inachevé. L'entrée de ville du secteur Saint-Roch constitue encore aujourd'hui un environnement déstructuré, organisé principalement en fonction des déplacements des véhicules, hostile aux déplacements piétons. Son potentiel de consolidation est toutefois majeur, avec une proportion importante de terrains vacants, principalement dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres. Il revêt un intérêt d'autant plus marqué dans le contexte de la mise en service d'un futur service rapide par bus.

Par l'adoption du Plan de mobilité durable en 2011, la Ville de Québec a annoncé sa volonté de redévelopper la ville sur la ville en maximisant l'espace urbain à l'intérieur même des limites du territoire urbanisé. Ce plan positionne Saint-Roch comme pôle majeur et moteur de développement urbain. L'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch s'inscrit dans cette vision.

Cet exercice traduit la volonté de la Ville de consolider le corridor urbain adjacent à l'autoroute Laurentienne pour en faire un axe de développement fort, entre le pôle d'ExpoCité et le centre-ville, et de confirmer la place Jacques-Cartier comme pôle culturel et nœud d'échanges majeur de transport en commun. Il souligne la priorité accordée à la création d'un écoquartier sur les friches industrielles de la Pointe-aux-Lièvres en y aménageant un milieu de vie mixte et exemplaire sur le plan de la qualité de vie. L'adoption du programme particulier d'urbanisme est le premier jalon des efforts visant à créer une entrée de ville au caractère plus urbain, mieux adapté aux déplacements actifs et reflétant l'image de prestige d'un centre-ville.

Partie intégrante du plan d'urbanisme, le PPU permet à la Ville de planifier le développement d'un secteur ciblé, en fonction de la vision d'aménagement qu'elle souhaite voir s'y développer, et d'encadrer les interventions futures tant publiques que privées. Il consiste en un outil réglementaire officiel à l'intérieur duquel la Ville précise les orientations d'aménagement et de développement qu'elle privilégie à long terme. Le PPU s'accompagne d'une stratégie d'intervention déterminant les actions qu'entend prendre la Ville pour mettre de l'avant ses orientations, que ce soient les projets de mise en valeur du domaine public, les programmes d'acquisitions de propriétés ou la révision des règles d'urbanisme.

2. Contexte d'intervention

2.1 Les limites du territoire d'application

Les limites du programme particulier d'urbanisme (PPU) pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch (carte 1) ont été déterminées en tenant compte du potentiel de développement au nord du boulevard Charest et des orientations du Plan de mobilité durable. La définition des limites prend appui sur les prémisses suivantes :

- la volonté de confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier, comme un noyau structurant du centre-ville et un pôle majeur d'échanges du réseau de transport en commun;
- la volonté de mettre en valeur les terrains du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, à court terme, dans le cadre d'un concept d'écoquartier;
- le potentiel de consolidation des espaces non construits de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne dans la perspective de sa transformation en boulevard urbain.

Le territoire visé par le PPU s'étend de l'ouest vers l'est, dans le corridor urbain formé par les rues Dorchester et de la Couronne et le milieu urbain adjacent. Du sud au nord, il s'étend de la rue Saint-Joseph jusqu'à la rivière. Il est délimité par les frontières suivantes :

1 – Du côté ouest :

- les îlots ayant front sur l'avenue Dorchester, au nord de la rue Notre-Dame-des-Anges, ainsi que quelques îlots localisés dans les rues perpendiculaires à celle-ci, jusqu'à la rue Prince-Édouard;
- les îlots localisés au nord de la rue Prince-Édouard, à l'ouest de Dorchester, jusqu'au boulevard Langelier;
- le boulevard Langelier et son prolongement vers le nord, à travers le parc Victoria, pour inclure toute la propriété de la Commission scolaire de la capitale, jusqu'à la rivière;

2 – Du côté est :

- les îlots ayant front sur l'avenue de la Couronne, au nord de la rue Notre-Dame-des-Anges, ainsi que quelques îlots localisés dans les rues perpendiculaires à celle-ci, jusqu'à la rue Prince-Édouard ;
- un axe situé dans le prolongement nord-ouest de la rue de la Couronne, jusqu'à la rue de la Croix-Rouge incluant les îlots résidentiels au nord de cette rue, pour rejoindre la rivière.

2.2 Rappel historique

À l'origine, le secteur de la ville qui correspond aujourd'hui au quartier Saint-Roch était promis à un brillant avenir puisque c'est là que Samuel de Champlain avait choisi d'établir sa ville qu'il allait nommer Ludovica en l'honneur du roi Louis-XIII. Cependant, ce projet n'aboutira jamais et le successeur du fondateur de Québec, le gouverneur Huault de Montmagny, préconisera plutôt l'occupation du territoire de la haute-ville. Saint-Roch restera donc longtemps pratiquement inoccupé. À cette époque, ce territoire était composé de quatre grandes propriétés qui s'étiraient toutes depuis la falaise jusqu'à la rivière Saint-Charles. Ainsi, depuis la rue Saint-Nicolas, on traversait d'abord les terres de Guillaume Couillard, gendre de Louis Hébert, puis, à partir de l'actuelle rue Dorchester, celles des Jésuites que l'on nommait la Vacherie. Celles-ci incluaient la totalité de la Pointe-aux-Lièvres où sera d'ailleurs installé leur moulin à vent en 1717, non loin de l'actuelle intersection des rues de la Croix-Rouge et de la Pointe-aux-Lièvres (carte 2). Étonnamment, le territoire du programme particulier d'urbanisme (PPU) se concentre à peu près dans les limites des terres de la Vacherie¹. Venait ensuite la propriété des Augustines de l'Hôtel-Dieu et enfin, à la hauteur de la rue Caron, celle des Récollets qui était alors un des rares endroits habités puisqu'ils y avaient érigé, dès 1620, leur maison : le monastère Notre-Dame-des-Anges². Pour le reste, ces terres étaient principalement vouées à l'agriculture ou au pâturage, du moins pour les parcelles mises en valeur, car plusieurs portions étaient encore à l'état de sapinières. De fait, on n'y trouvait que quelques maisons qui s'élevaient le long du chemin qui menait de la ville au monastère des Récollets et qui deviendra la rue Saint-Vallier. Les limites des concessions laissent entrevoir le futur tracé des rues nord-sud, désaxées par rapport à la trame orthogonale du quartier.

Au fil du temps ces grandes propriétés feront l'objet de nombreuses transactions. Parmi les principales, retenons d'abord la terre de Couillard qui sera subdivisée au profit des Augustines de l'Hôtel-Dieu, de Charles-Aubert de la Chesnaye, qui y exploitera un domaine³, mais aussi de la Couronne qui y installera le palais de l'Intendant. Celle des Récollets, avec son monastère, sera pour sa part cédée en 1693 à Mgr de Saint-Vallier qui y fondera l'Hôpital-Général, le même que l'on connaît aujourd'hui. Dans cette transaction, les Récollets recevront d'ailleurs une parcelle de terre où ils érigeront un petit ermitage. Celui-ci était situé quelque part sous l'actuel boulevard Jean-Lesage, entre les rues Saint-Paul et de la Gare-du-Palais. À proximité de ce site, un premier noyau urbain apparaît le long de la rue Saint-Vallier, le premier accès tracé par Champlain jusqu'au couvent des Récollets.

Incidemment, le développement de Saint-Roch sera relativement long à s'amorcer et c'est presque essentiellement le long de la rue Saint-Vallier que l'on verra apparaître de plus en plus d'habitations. Toutefois, les choses changeront radicalement à partir de 1738, année où l'on met en place le Chantier Naval Royal entre la rue Saint-Nicolas et la ruelle des Bains. Commence alors le développement d'un

¹ Ce terme désignait alors l'étable des vaches.

² D'ailleurs, la propriété de l'Hôpital-Général porte encore ce nom. Il faut toutefois prendre garde de confondre le nom du monastère avec celui du fief Notre-Dame-des-Anges, seigneurie que possédaient les Jésuites et qui était située juste en face, de l'autre côté de la rivière Saint-Charles.

³ Ce domaine, dit de la Maison Blanche, passera par la suite aux mains du Procureur du Roi Henry Hiché puis, en 1764, il deviendra la propriété du marchand William Grant.

véritable faubourg où logeront principalement les artisans du chantier. Premier quartier ouvrier en Amérique du Nord, on assiste ainsi à un réel développement urbain où se dessinent déjà les rues Saint-Roch, Saint-Joseph et ce qui deviendra le boulevard Charest. Graduellement, le quartier s'étirera vers l'ouest et, dès 1779, on reconnaît aisément sur les plans anciens les rues Saint-François, Sainte-Marguerite, des Prairies, Saint-Dominique et Monseigneur-Gauvreau qui sont apparues à leur tour (voir plan ci-contre).

Sur le plan historique, Saint-Roch ne connaît ni le prestige de l'établissement de la colline Parlementaire, ni le statut patrimonial national du Vieux-Québec. C'est grâce à sa forte industrialisation et au développement économique qui s'ensuit que le quartier connaît son plein essor à partir de la fin du XVIII^e siècle. La vingtaine de chantiers navals installés sur les bords de la rivière Saint-Charles combinés à l'expansion de l'activité commerciale du Vieux-Québec accueillent les travailleurs qui y élisent domicile. Le développement de Saint-Roch se poursuit autour de la place Jacques-Cartier, constituant le cœur du quartier. Saint-Roch devient le quartier le plus prospère et le plus peuplé de la capitale. On y dénombre la majorité de la population francophone de Québec. Saint-Roch constitue le noyau commercial, industriel et manufacturier de la ville jusqu'à la fin des années 50.

Dès la fin du XIX^e siècle, le statut de centre-ville du quartier Saint-Roch se confirme avec la transformation graduelle des activités industrielles au profit d'une vocation commerciale qui s'affirme par l'implantation des grands magasins. Symbole du progrès et de l'âge d'or du dynamisme commercial du centre-ville de Québec, ces établissements, qui s'installent le long de la rue Saint-Joseph, profitent de la profondeur des lots, transformant les habitations avec commerces au rez-de-chaussée en immeubles dont les commerces occupent désormais tous les étages, à l'image des grands magasins parisiens. Ce bâti comprenant des fonctions non résidentielles sur plusieurs étages se transpose dans les immeubles de bureaux avec rez-de-chaussée commercial.

Poursuivant son évolution, Saint-Roch est le lieu privilégié des grands projets urbains du XX^e siècle. Ces projets ont contribué à dénaturer le paysage et l'organisation spatiale de ce quartier historique, sacrifiant, au passage, plusieurs monuments d'architecture et expulsant, du même coup, des centaines de familles de leur milieu. Cette transformation du paysage urbain de Saint-Roch a marqué le quartier d'une image de modernité, basée sur la vision de développement d'un centre-ville administratif en basse-ville. Ce dernier sera finalement aménagé sur les hauteurs de la ville.

Ce processus est exacerbé par de grands projets qui changent irrémédiablement la structure urbaine sacrifiant des îlots complets d'habitation. La première grande opération urbaine qui modifie le paysage du quartier est le remblayage du méandre de la rivière Saint-Charles à la fin des années 50 pour la construction de l'autoroute Laurentienne. Cette dernière divise alors les parties est et ouest du quartier. La bétonisation des berges de la rivière, le retrait des voies ferrées au nord du quartier, l'élargissement du boulevard Charest, la construction du mail, le trou béant laissé par le projet jamais concrétisé de la grande place et, enfin, la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency (1975) et de la bibliothèque Gabrielle-Roy (1980) marquent l'époque des grands chantiers urbains. Le déplacement des activités commerciales vers les nouvelles banlieues et l'aménagement de la colline Parlementaire en haute-ville accélèrent la dégradation du centre-ville, faisant perdre à Saint-Roch son prestige et son dynamisme économique et urbain.

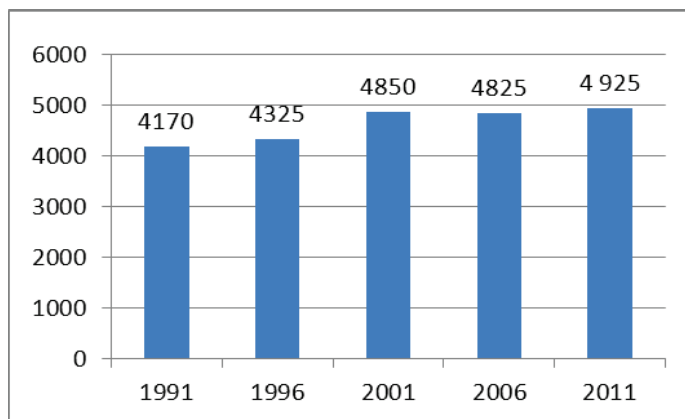
La relance de Saint-Roch à l'aube des années 90 marque un tournant dans l'histoire du quartier et du centre-ville. L'aménagement du jardin de Saint-Roch en 1993 constitue le coup d'envoi des investissements massifs consentis par la Ville de Québec et ses partenaires pour redonner vie au quartier et confirmer son statut de centre-ville. Revitalisé sur la base de trois grands axes de développement que sont l'éducation, la culture, et les technologies, le quartier Saint-Roch redevient le cœur économique de la ville. Il est un milieu de vie où se côtoient les travailleurs de plus en plus nombreux et une population résidente en croissance.

Aujourd'hui, la reconnaissance du quartier Saint-Roch comme environnement social stimulant et à l'avant-garde des tendances en matière culturelle et technologique en fait le lieu de convergence par excellence des artistes, jeunes travailleurs, visiteurs et nouveaux résidents.

2.3 Faits saillants du profil sociodémographique

Le quartier Saint-Roch accueille une population de 7 685 personnes (voir tableaux ci-dessous)⁴. Dans les limites du PPU, les 1 665 résidents représentent donc plus de 20 % de la population du quartier. Elle est légèrement plus âgée que celle du quartier. Les 65 ans et plus constituent 19 % des individus, comparativement à 14 % pour tout le quartier.

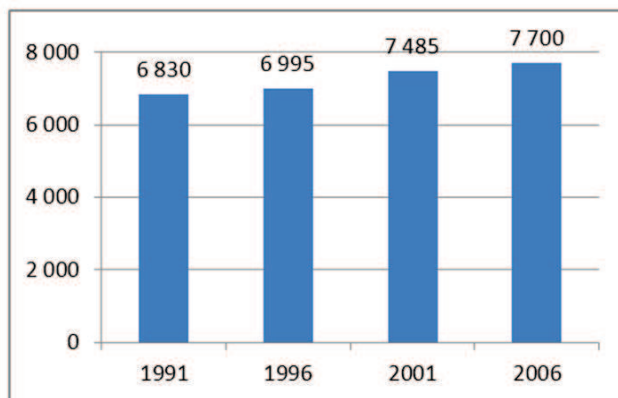
Les modifications du profil de la population du quartier Saint-Roch témoignent de la revitalisation que connaît le quartier depuis plus de 15 ans. La population s'est ainsi accrue de près de 800 personnes de 1991 à 2011, soit une croissance de 11 %. Le nombre de ménages a augmenté de 18 % durant la même période. Les 25 à 44 ans, qui représentent la population en âge de travailler, sont beaucoup plus nombreux dans Saint-Roch (35 %) que dans l'ensemble de la ville (27 %), selon les statistiques de 2006. En seulement 5 ans, le nombre de travailleurs est passé de 9 980 à 12 285, la croissance étant de plus de 40 % depuis 1996. Enfin, la population diplômée universitaire du quartier est légèrement plus nombreuse (statistiques de 1996) par rapport à l'ensemble de la ville de Québec, reflétant les efforts de revitalisation du centre-ville.



Évolution du nombre de ménages dans le quartier Saint-Roch 1991-2011

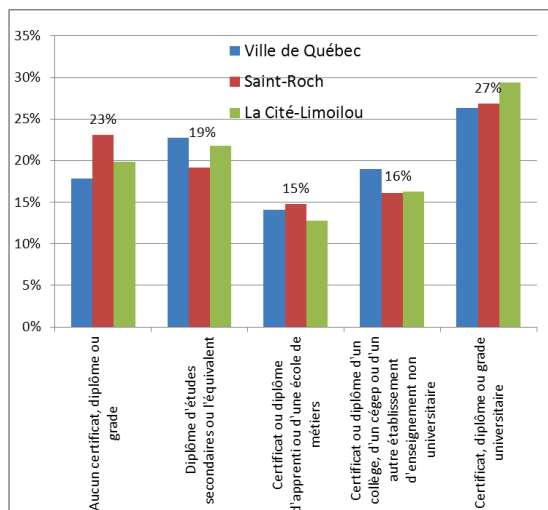
⁴Source : Statistique Canada, Recensement 2006, compilation spéciale effectuée par le Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec.

Évolution de la population du quartier Saint-Roch



Source : Statistique Canada, recensements 1991 à 2006

Population de 15 ans et plus selon le plus haut certificat, diplôme ou grade



Source : Statistique Canada, recensement 2006

2.4. Portrait sommaire du territoire et enjeux d'aménagement

Le portrait du territoire présente les principales caractéristiques du secteur d'étude, en faisant référence à l'ensemble du quartier Saint-Roch où il s'imbrique en plein centre. Pour chacun des thèmes abordés, le diagnostic fait ressortir les grands enjeux inhérents à la consolidation du tissu urbain.

2.4.1 Le portrait général

Le territoire du programme particulier d'urbanisme s'inscrit au cœur même du centre-ville de Québec, dans le quartier Saint-Roch auquel on attribue généralement le statut de « centre-ville basse-ville ». Il constitue également la porte d'entrée du centre-ville, depuis la rivière Saint-Charles qui le ceinture à

sa limite nord. Il est donc implicite que les caractéristiques fonctionnelles du territoire à l'étude présentent une diversité d'usages et une densité d'occupation relativement importantes, à mesure que l'on s'approche de son cœur que représente la place Jacques-Cartier.

La lecture de la forme urbaine du territoire d'étude fait ressortir le constat suivant : la rue du Prince-Édouard a un effet de coupure dans le tissu urbain. De part et d'autre de cet axe est-ouest, le paysage se transforme, passant d'un panorama ouvert et peu construit, depuis le nord, à un environnement urbain dense vers le sud, à partir de la rue du Prince-Édouard. Partant de cette observation, l'analyse du profil urbain des sections suivantes fait ressortir les caractéristiques de ces deux compositions urbaines très différentes. La référence aux termes « portions nord et sud » dans le texte renvoie donc à cette distinction.

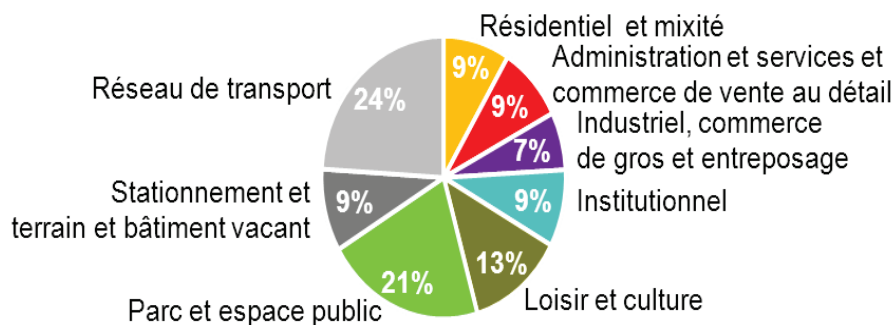
La carte 3 illustre le portrait global de l'occupation du territoire et ses principales caractéristiques :

- les espaces publics destinés à la détente, aux loisirs et à la culture occupent la plus large part de l'occupation du territoire d'étude et se concentrent dans sa portion nord;
- La fonction administrative occupe le territoire dans une proportion similaire aux fonctions mixtes et résidentielles;
- La fonction industrielle est assez fortement représentée;
- La fonction résidentielle, plutôt monofonctionnelle, se concentre majoritairement dans la portion sud, entre les rues du Prince-Édouard et du Roi;
- La mixité se concentre de part et d'autre de grandes artères de consolidation, comme les rues Dorchester et de la Couronne;
- Une grande partie du territoire est en profonde mutation, étant donné les espaces disponibles au développement et les orientations déjà envisagées par la Ville. Le potentiel de requalification ou de consolidation du tissu urbain est donc très important;
- La place Jacques-Cartier constitue un pôle urbain ainsi qu'un espace culturel principal à partir duquel se déploie le réseau de transport en commun reliant le centre-ville aux autres secteurs.

2.4.2 Une diversité fonctionnelle qui reflète la centralité du quartier

Les caractéristiques fonctionnelles du secteur d'étude sont représentatives de la diversité urbaine des centres-villes. Les vocations institutionnelles et culturelles côtoient une grande offre de services majoritairement destinée à des fins hôtelières et de restauration. Le secteur se caractérise d'ailleurs par une forte représentativité de propriétaires publics (carte 4). L'habitation s'intègre à l'intérieur des îlots insérés entre les grands axes urbains.

La carte 5 illustre précisément cette variété d'usages qui se démarque autant dans les limites du PPU qu'à l'échelle du quartier Saint-Roch. Le graphique ci-dessous illustre la répartition des usages. Il fait ressortir la forte proportion du territoire destinée au réseau de transport.



Enjeu : Fondement d'un centre-ville, la mixité qu'on y trouve n'est pas sans conséquence sur le milieu. La concentration d'activités non résidentielles à clientèle régionale engendre des problématiques diverses liées au regroupement de l'activité urbaine, notamment en matière de circulation, de demande accrue de stationnement, de sécurité urbaine et autres. Le maintien d'une cohabitation acceptable de ces fonctions avec la vocation résidentielle est la base d'un milieu de vie habité et attirant.

La fonction résidentielle

À l'instar de l'ensemble du quartier Saint-Roch, le secteur d'étude présente des typologies résidentielles variées. L'habitation se concentre principalement dans la portion sud du territoire, au nord de la rue du Roi. Elle concentre des habitations unifamiliales et multifamiliales dans des immeubles de petit gabarit (1 à 3 étages).

Si la fonction résidentielle (incluant la mixité résidentielle et commerciale ou administrative) n'occupe que 9 % du territoire du PPU, son potentiel de densification est très important, compte tenu de la disponibilité de terrains dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres. L'attractivité de plus en plus marquée du quartier Saint-Roch comme milieu de vie a favorisé la multiplication des projets résidentiels au cours de la dernière décennie. Associant souvent une composante non résidentielle, ces projets illustrent la mixité souhaitée au cœur du centre-ville.

Les espaces publics et institutionnels

La majeure partie du territoire du PPU est occupée par des lieux publics, ce qui en fait un environnement très attracteur pour de nouveaux résidents, en répondant bien aux besoins de la population de l'ensemble du quartier. Une importante superficie est occupée par des espaces publics, destinés autant à la population locale que régionale. Le parc Victoria, le parc de la Pointe-aux-Lièvres et le parc linéaire de la rivière Saint-Charles auxquels s'ajoutent de petits espaces publics insérés dans la trame urbaine, représentent la plus importante proportion de l'occupation du territoire du PPU (en excluant les réseaux de transport) pour atteindre 21 %.

Les fonctions culturelles et de loisirs arrivent au second rang des fonctions urbaines, occupant 13 % du territoire du PPU (carte 6). Cœur culturel du centre-ville, le secteur de la place Jacques-Cartier se démarque par une concentration d'espaces dédiés au spectacle et aux activités culturelles avec notamment la bibliothèque Gabrielle-Roy qui dessert la population régionale, ainsi que le Théâtre de la Bordée. À l'extérieur des limites du PPU, d'autres espaces contribuent à faire de Saint-Roch un incubateur d'activités culturelles. La concentration importante d'ateliers d'artistes qu'a favorisé la mise en place d'une telle politique au début des années 90 fait aujourd'hui de Saint-Roch un haut lieu de la production artistique à Québec.

La fonction institutionnelle est représentée par les deux grands établissements d'enseignement qui occupent plus de dix hectares de terrains en bordure de la rivière Saint-Charles, à l'ouest de l'autoroute Laurentienne.

Enjeu : La poursuite du dynamisme culturel du pôle de la place Jacques-Cartier passe par une inévitable mise à niveau des espaces de la bibliothèque et de ses équipements dans l'esprit de la mise en œuvre du concept de la TechnoCulture dans l'ensemble du quartier Saint-Roch.

Les fonctions commerciales et de bureaux

Pôle d'affaires du centre-ville, le quartier Saint-Roch concentre plusieurs entreprises de services, fortement représentées par l'industrie du savoir et des technologies de l'information. Le territoire du PPU compte 9 % de son occupation destinée aux bureaux et aux commerces. À l'échelle du quartier, ces fonctions se concentrent plutôt dans le corridor urbain formé des îlots adjacents aux axes Charest et Saint-Joseph. La fonction commerciale se trouve également à l'intérieur de bâtiments mixtes, principalement le long des rues Dorchester et de la Couronne. Dans les limites du PPU, les hôtels « Best Western » et « Pur » présentent les superficies commerciales les plus importantes, le gabarit du second étant le plus important du quartier Saint-Roch.

Enjeu : Le renforcement souhaité de la fonction hôtelière dans l'ensemble du quartier Saint-Roch, déjà très dynamique avec la présence des grandes chaînes hôtelières et d'une hôtellerie de plus petit gabarit, découle de la volonté d'attirer la clientèle touristique au centre-ville. L'agrandissement des établissements existants, pouvant nécessiter la transformation d'habitations existantes, impose donc une réflexion au cas par cas.

Les industries

Principalement représentée par la présence de l'entreprise Rothmans, la fonction industrielle demeure toujours présente dans le quartier Saint-Roch et de façon assez marquée à l'intérieur des limites du PPU où elle représente 7 % de la superficie du territoire. Symboles d'une époque révolue, quelques entreprises industrielles sont toujours actives sur les terrains de la Pointe-aux-Lièvres.

Enjeu : À long terme, la présence d'entreprises industrielles dans un tissu très urbanisé n'est pas compatible avec les orientations de mise en valeur du territoire. Leur localisation stratégique fait en sorte que les pressions liées au développement favoriseront naturellement le transfert de ces activités à plus ou moins long terme. Ces usages devraient donc laisser place à, long terme, à des fonctions urbaines plus structurantes et compatibles avec les objectifs de qualité du milieu de vie et de densification urbaine. Ces terrains offrent en effet une occasion privilégiée de densification résidentielle, compte tenu de l'espace disponible et de leur localisation en plein cœur du centre-ville.

2.4.3 La forme urbaine et le potentiel de consolidation

La forme urbaine

Le quartier Saint-Roch possède un parcellaire et un bâti typiques des faubourgs de Québec. La carte 7 illustre l'occupation actuelle du territoire par les éléments construits du paysage urbain. Ce schéma confirme que la densification du territoire s'est opérée au sud de la rue du Prince-Édouard, les terrains au nord ayant été occupés par le couvent des Récollets (l'Hôpital-Général) ainsi que par des usages maritimes et industriels, limitant le développement d'une trame urbaine continue. De plus, l'ancien lit de la rivière que suit l'actuel tracé de l'autoroute Laurentienne, constituait du même coup une barrière naturelle au quartier. La distribution des espaces libres fait ressortir le potentiel et les enjeux découlant de cette organisation spatiale.

La portion sud du territoire présente un profil très urbain, le territoire étant occupé à presque 100 %. On y distingue un noyau résidentiel dense de petit gabarit, enclavé entre deux grands axes mixtes que constituent les rues Dorchester et de la Couronne. La densification du quartier Saint-Roch se fait d'ailleurs sentir à partir du carrefour formé par l'avenue Simon-Napoléon-Parent et les rues du Prince-Édouard, Lalemant, de la Couronne et Dorchester.

Dans la portion nord, les nombreux espaces non construits tantôt occupés par des lieux à vocation récréative tantôt par des terrains vacants contrastent avec la densité du reste du quartier Saint-Roch et de la portion sud du programme particulier d'urbanisme (PPU). Le lotissement du quartier Saint-

Roch ne s'est jamais poursuivi jusqu'à la rivière puisque ces terres ont été occupées par les grands chantiers navals au début de la colonie, puis remplacées par les industries. Ce sont d'ailleurs ces établissements qui ont contribué au développement de Saint-Roch et à sa forte croissance démographique. Ainsi, la faible occupation du sol de ce secteur s'explique par l'importante superficie de terrain comprise dans l'emprise autoroutière, la présence de grands parcs urbains et d'équipements institutionnels ainsi que les grands espaces de stationnement au pourtour. Si la première carte localise quelques constructions dans le secteur de la rue de la Pointe-aux-Lièvres, ce secteur demeure sous-utilisé et peu dense, considérant sa localisation en plein cœur du centre-ville.

La trame orthogonale des rues, issue des plans tracés par Chaussegros de Léry au tout début du XVIII^e siècle, s'est dessinée à partir du premier noyau urbain de Saint-Roch, sur les terres du domaine de la Domaine Maison Blanche. Celle-ci était localisée à l'extrémité est de la rue Saint-Vallier, dans l'axe de la rue Saint-Roch, où les Récollets ont établi leur ermitage. Une partie de la rue Saint-Roch existe toujours, dans son tronçon nord. Le reste du parcours a été remplacé par le passage de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Les grands axes nord-sud émergeant depuis la rue Saint-Vallier et découlant des limites des anciennes concessions se sont déployés au fur et à mesure du développement, par succession d'îlots rectangulaires de dimensions uniformes. Ces îlots peu profonds orientés est-ouest n'ont pas permis l'aménagement de ruelles, justifiant l'implantation actuelle des bâtiments avec des façades en front de parcelles, le long des rues transversales, empêchant ainsi l'implantation de constructions en têtes d'îlots. Le découpage orthogonal des rues présente une trame régulière au sud de la rue du Prince-Édouard. Seule la rue Caron présente un tracé non rectiligne, puisqu'elle suivait la limite des concessions des Récollets et des terres de l'Hôtel-Dieu.

Le parcellaire d'origine se distingue donc par un grain très serré qu'accueillent des habitations d'un à trois étages, la forme résidentielle d'origine représentée par la maison à un étage à toit brisé. Ce tissu urbain a connu au fil du développement une série de remembrements pour faire place à de plus grands lots. Ces remembrements font apparaître une nouvelle forme d'habitation : le logement multiple. Ce type d'habitation caractérise le mieux Saint-Roch. La densification des lots est apparue dès la fin du XIX^e siècle et s'est poursuivie jusque dans les années 40. Les grandes conciergeries font leur apparition plus tard.

Le processus de transformation du bâti résulte de la pression démographique qui s'exerce sur le quartier, en lien avec une économie florissante. Dès le XX^e siècle, le remembrement des lots contribue à la transformation graduelle du paysage du quartier Saint-Roch pour faire place, entre autres, à de grands ensembles résidentiels, commerciaux ou de bureaux. Seule rue à traverser le quartier Saint-Roch d'est en ouest, la rue Saint-Joseph, qui relie les marchés Saint-Paul (actuelle gare du Palais) et Jacques-Cartier (actuelle place Jacques-Cartier) présente désormais la forme bâtie la plus dense et la plus évoluée des faubourgs de la ville de Québec, confirmant son statut de centre-ville. De part et d'autre de cette rue, la superficie des lots, beaucoup plus importante que la majorité des îlots résidentiels du quartier, fait en sorte que souvent une seule propriété occupe en totalité la parcelle.

Les gabarits et la densité construite

La densité du quartier Saint-Roch est caractéristique des premiers faubourgs de la ville de Québec. Le bâti du quartier concentre une densité construite importante, caractérisée par des gabarits contrastés. Le petit gabarit de la majorité des constructions contraste avec des bâtiments plus imposants, généralement implantés en front des grands axes que sont Charest, Saint-Joseph, Dorchester et de la Couronne.

Cette forte densité résidentielle s'exprime surtout dans des bâtiments de trois étages et moins (cartes 8 et 9). La deuxième carte fait ressortir le rapport inversé entre la hauteur et la densité : la forte densité résidentielle est généralement localisée dans des immeubles de moins de quatre étages. Les hauteurs les plus importantes caractérisent plutôt les immeubles non résidentiels et mixtes auxquelles s'ajoutent quelques grandes conciergeries qui représentent l'aboutissement de l'évolution des typologies résidentielles de Saint-Roch. Ces immeubles se localisent dans le corridor urbain est-ouest le long des axes du boulevard Charest et de la rue Saint-Joseph. Dans la perspective d'un service

rapide par bus, une densification devrait également s'opérer dans l'axe nord-sud, le long des rues Dorchester et de la Couronne. Le développement des terrains de la Pointe-aux-Lièvres s'accompagnera également d'une densification progressive du tissu urbain.

Enjeu : Moteur pour la consolidation du quartier, l'effet catalyseur d'un éventuel service rapide par bus exercera sans doute une pression sans précédent dans l'axe nord-sud, insufflant du même coup un impact sur le processus de transformation urbaine. La répartition des immeubles de plus grande hauteur devra toutefois s'effectuer en tenant compte des caractéristiques d'ensemble du milieu, de la présence d'immeubles de petit gabarit et des effets sur le domaine public.

Les espaces libres ou sous-utilisés

La carte 10 suivante illustre la localisation des espaces libres, susceptibles d'être construits, réaménagés ou utilisés de façon plus optimale. Ensemble, ces espaces occupent d'ailleurs 9 % de l'occupation du sol dans les limites du PPU, soit l'équivalent de chacune des autres fonctions urbaines (résidentielle, commerciale/administrative ou institutionnelle). À ce pourcentage, s'ajoutent les espaces où l'on trouve les voies publiques qui représentent 24 % de l'occupation du sol.

Au sud de la rue du Prince-Édouard, les espaces vacants insérés au cœur des îlots résidentiels, offrent l'occasion de consolider un bâti vieillissant et d'ajouter de nouvelles résidences. Au nord, les terrains de la Pointe-aux-Lièvres concentrent une importante superficie d'espaces disponibles au développement sur des terrains tantôt vacants tantôt occupés par des fonctions et des constructions désuètes.

En périphérie des grands équipements institutionnels et des parcs, des superficies totalisant plus de trois hectares de terrains sont utilisées à des fins de stationnement. Jugés nécessaires, ces espaces répondent aux besoins de l'importante clientèle qui fréquente ces équipements et de celle des autres établissements à proximité. De plus, leur utilisation intensive lors de grands événements, principalement en période estivale, explique pourquoi ces espaces ont été maintenus à cette fin jusqu'à ce jour, malgré leur positionnement hautement stratégique au centre-ville. La présence du stade Victoria et de deux parcs régionaux (le parc Victoria et le parc linéaire de la rivière Saint-Charles), combinée à la construction prochaine de l'amphithéâtre, sans compter les besoins en stationnement liés aux autres fonctions urbaines exercent une pression importante pour leur maintien. Toutefois, la demande grandissante pour des espaces de stationnement s'oppose aux objectifs de consolidation du territoire. Une optimisation de ces espaces en matière d'aménagement, de polyvalence et de potentiel constructible est donc essentielle à la mise en valeur de l'espace urbain.

Enjeu : Les terrains de stationnements au cœur d'un centre-ville représentent des sites inestimables pour la mise en valeur de l'espace urbain. Les besoins sans cesse grandissants pour des espaces de stationnement se heurtent toutefois aux objectifs qui sous-tendent une mobilité plus durable. La conciliation de ces visions opposées est un enjeu majeur pour le centre-ville, plus particulièrement dans la zone du programme particulier d'urbanisme (PPU).

Les terrains de la Pointe-aux-Lièvres

Cette ancienne friche industrielle s'étalant de part et d'autre de la rue de la Pointe-aux-Lièvres accueille encore quelques industries dont le transfert éventuel permettra de rénover ce secteur. Disposant d'un potentiel de développement s'étendant sur une superficie de plus de cinq hectares, ces terrains sont voués à accueillir un quartier novateur axé sur une gestion performante de l'énergie et de l'environnement et encourageant la mobilité durable.

La réalisation du projet d'écoquartier nécessite l'affranchissement des terrains qui accueillent diverses entreprises. À court terme, seule la portion nord-ouest du secteur pourrait être construite, étant donné

qu'elle est de propriété municipale et considérant les efforts déjà consentis à la décontamination du sol.

Point d'ancrage inscrit au Plan de mise en valeur du parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc de la Pointe-aux-Lièvres constitue déjà le catalyseur du nouvel écoquartier. La création d'un pôle récréatif majeur accessible à l'année a engendré une fréquentation accrue du site depuis l'aménagement du parc au tournant des années 2000, notamment en période hivernale. Une meilleure connexion du parc avec le Vieux-Limoilou serait toutefois souhaitable puisqu'il permettrait de le désenclaver et de favoriser une plus grande fréquentation des résidents du secteur Limoilou.

Enjeu : Le développement du plein potentiel du site de la Pointe-aux-Lièvres est intimement lié à l'affranchissement des terrains encore occupés par un bâti et des fonctions désuètes.

Enjeu : Considérant l'ancien tracé du méandre de la rivière et le passé industriel des terrains du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, la contamination des sols et leur faible capacité portante pourraient retarder la réalisation à court terme de tout projet et compromettre la réalisation de la planification d'ensemble entreprise par la Ville.

Enjeu : le maintien du caractère autoroutier de l'entrée au centre-ville depuis le nord du territoire crée une barrière majeure entre le secteur de la Pointe-aux-Lièvres et le reste du quartier Saint-Roch en plus de contraindre la réalisation de l'ensemble du concept d'écoquartier.

2.4.4 Des modifications aux caractéristiques traditionnelles du patrimoine urbain de Saint-Roch dans le contexte de densification du tissu urbain

Le quartier Saint-Roch n'a pas fait exception au processus normal de transformation des milieux bâtis, qui s'accompagne généralement d'un nouveau découpage des lots et de modifications aux structures bâties traditionnelles. Si les traces de l'évolution du paysage de Saint-Roch se perçoivent encore aujourd'hui dans sa forme urbaine, c'est dans l'architecture de ses bâtiments que se confirme son passé ouvrier, son histoire commerciale, industrielle puis contemporaine. Cependant, la transformation ou la démolition des bâtiments anciens peut parfois s'avérer nécessaire lorsque les projets de remplacement apportent une contribution considérable dans l'amélioration du paysage urbain. Le processus de densification ne se fait pas sans impact sur le bâtiment résidentiel traditionnel.

Les grands chantiers de rénovation urbaine qu'a connus le quartier dès la fin des années 50 ont fait place à une trame bâtie renouvelée, non sans impact sur le bâti d'origine. Ce renouvellement s'est parfois exercé en sacrifiant des témoins du patrimoine de Saint-Roch, par la démolition ou la transformation des bâtiments ou la construction d'espaces vacants. Ces grands gestes urbains, censés redonner vie au quartier et en faire un vrai centre-ville, ont anéanti une part importante du patrimoine bâti. Le quadrilatère formé des rues Saint-Joseph, de la Couronne, du Roi et Dorchester est certes le sous-secteur ayant subi les plus importantes transformations du paysage construit d'origine. Des bâtiments modernes et contemporains y ont été implantés, en remplacement de constructions plus anciennes. La construction de la bibliothèque a requis la démolition d'un grand nombre d'édifices et des deux grands hôtels sur la rue de la Couronne dont l'un a remplacé l'ancien couvent Saint-Roch (actuel Hôtel Pur).

Les traces du paysage urbain traditionnel sont toutefois encore bien perceptibles, tant dans le lotissement que dans la forme bâtie. De nombreux bâtiments résidentiels de deux à trois étages typiques du quartier ont persisté aux grandes transformations du XX^e siècle. Désuets ou vacants, plusieurs nécessitent toutefois des rénovations majeures voire même une transformation complète ou à la limite, une démolition. Ces transformations pourraient donner lieu à des projets plus denses et plus porteurs, notamment le long des rues Dorchester et de la Couronne où une densification est souhaitable à long terme. La qualité du bâti aux abords de ces rues n'est pas toujours compatible avec le caractère distinctif de l'entrée de ville qu'on devrait y percevoir.

Enjeu : Le défi de la densification dans Saint-Roch repose sur la manière de conjuguer la consolidation du milieu bâti existant avec les composantes identitaires du quartier. Si la prise en compte des caractéristiques traditionnelles constitue un enjeu pour les anciens faubourgs de Québec, la poursuite des efforts de revitalisation de Saint-Roch, en matière d'attractivité de la population et de nouveaux travailleurs, est une condition essentielle au maintien du dynamisme économique du centre-ville.

La recherche d'un équilibre entre la préservation des structures permanentes de l'environnement bâti, une offre résidentielle de qualité et l'élaboration de projets rentables économiquement constitue l'argument sur lequel la Ville appuiera ses décisions quant à l'acceptabilité des nouveaux projets. Ainsi, dans certains cas, les composantes du patrimoine urbain, dont les caractéristiques intrinsèques n'en justifient pas la conservation, pourraient disparaître au profit d'une urbanisation plus contemporaine, répondant mieux aux exigences en matière de construction et de qualité du milieu de vie. Une réflexion au cas par cas s'avère donc nécessaire afin d'évaluer les occasions de densification et l'impact de ces transformations urbaines sur la préservation du tissu urbain traditionnel.

2.4.5 Des lieux publics attrayants à mettre en valeur

Les grands espaces verts, poumons du centre-ville

Avec les parcs Victoria, de la Pointe-aux-Lièvres et de la Jeunesse ainsi que le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le quartier Saint-Roch est très bien pourvu en espaces de loisirs et de détente (carte 11). Sillonnés par un réseau de sentiers piétons et cyclables, les deux grands parcs urbains contigus au parc linéaire de la rivière combinent une desserte en espaces récréatifs de très grande qualité. À l'intérieur de ces espaces, les équipements sportifs composent une offre relativement complète destinée tant à la population locale que régionale ainsi qu'aux travailleurs du quartier.

D'une superficie totalisant plus de 20 hectares, le parc Victoria offre une oasis de verdure et des équipements sportifs variés. Les investissements récents et ceux à venir comme l'aménagement d'un parc de planches à roulettes, la réfection des terrains de soccer, l'amélioration des équipements récréatifs extérieurs pour les aînés et d'autres équipements de loisirs à vocation régionale confirment la volonté de la Ville d'en faire le pôle récréatif majeur du centre-ville. Actuellement, près du quart de la superficie du parc est utilisé à des fins autres que récréatives dont plus de 28 000 mètres carrés sont utilisés comme vaste stationnement, le reste étant occupé par la centrale de police. Le stade Victoria qui attire une foule très importante durant la saison de baseball occupe également près de 8 % de la superficie du parc, soit 16 000 mètres carrés.

Étant donné la croissance de la clientèle de travailleurs dans le quartier, le développement projeté de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres et la densification passée et à venir du quartier Saint-Roch, il est souhaitable de bonifier le parc Victoria dans son ensemble. L'ajout de nouveaux bâtiments ou équipements permettrait de mieux desservir les résidents et les travailleurs du quartier et de ses environs dont l'offre en matière de loisir est incomplète. Cependant, l'optimisation du potentiel récréatif du parc devra s'accompagner d'une réflexion sur la polyvalence accordée aux aménagements et l'utilisation des espaces de stationnement, en lien avec les intentions du Plan de mobilité durable pour une utilisation accrue du transport en commun et de l'augmentation des déplacements actifs.

Enjeu : La superficie du parc Victoria et la disponibilité d'espaces sur les terrains de stationnement ouvrent la porte à une bonification des aménagements. À moyen terme, les besoins du poste de police pourraient nécessiter un transfert de ces fonctions à l'extérieur du parc, libérant ainsi une importante superficie de terrains. Une reconversion éventuelle s'accompagnera d'une réflexion sur l'offre en matière d'activité récréative et sur les besoins en matière de stationnement.

Aménagé au début des années 2000, le parc de la Pointe-aux-Lièvres est aujourd'hui un lieu privilégié pour les activités récréatives hivernales. Totalisant un hectare, ce prolongement du parc linéaire de la rivière Saint-Charles constitue déjà le cœur du futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres. L'amélioration prévue des structures d'accueil du parc en lien avec le développement de l'écoquartier complétera les aménagements actuels. De plus, la construction d'une passerelle enjambant la rivière dans la portion nord-est du parc permettra de connecter celui-ci au secteur de Limoilou.

La place Jacques-Cartier, le pôle culturel du centre-ville

Lieu de convergence de la population du quartier et de la ville, la place Jacques-Cartier a été conçue à ses origines comme lieu de rassemblement. À partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, elle accueille une grande halle de marché, qui intègre à l'étage deux salles à vocation culturelle, consacrant le site comme noyau culturel du quartier. Détruite par le feu en 1911, les bâtiments la succédant ont été à nouveau démolis pour faire place à la bibliothèque Gabrielle-Roy, dont la construction en 1980 a marqué la naissance d'un noyau culturel dans le quartier. Aujourd'hui, la désuétude des aménagements intérieurs et extérieurs et du stationnement souterrain nécessite des travaux de réfection des bâtiments et de la place ainsi qu'une réorganisation de l'espace intérieur de la bibliothèque. L'utilisation accrue du stationnement souterrain par les résidents, les travailleurs et la clientèle des commerces du secteur requiert également une augmentation du nombre de places.

Le périmètre de la place Jacques-Cartier et ses rues contiguës ont longtemps représenté un point d'échange important du réseau de transport en commun. Dans le contexte de l'implantation prochaine du Service rapide par bus (SRB), ce rôle est appelé à changer puisqu'il est prévu d'aménager un nouveau pôle d'échange majeur à l'extrémité sud de l'autoroute Laurentienne, sur des terrains acquis du gouvernement fédéral. Les lignes Métrobus et express rejoindront ce pôle de façon à permettre une correspondance avec le SRB. Le secteur de la rue du Roi continuera néanmoins de jouer un rôle non négligeable dans la desserte du centre-ville puisque plusieurs parcours réguliers continueront d'y transiter et permettront la correspondance entre autobus, à une échelle plus locale.

L'évolution de ce quadrilatère et le renforcement de ce pôle culturel s'inscrit au cœur de la réflexion quant à l'optimisation globale du site, tant en ce qui a trait à la vocation et au gabarit des bâtiments qu'à l'aménagement du domaine public de la place et en périphérie de l'îlot. Cette réflexion est d'autant plus nécessaire que des travaux majeurs sur la structure du stationnement s'imposent à court terme, sans compter la désuétude des aménagements extérieurs réalisés il y a plus de vingt ans.

Enjeu : Considérant la localisation stratégique du site et son rôle central dans la structure de développement du transport en commun, une optimisation de l'ensemble de l'îlot de la place Jacques-Cartier est inévitable dans un horizon rapproché. La désuétude du stationnement intérieur, le réaménagement nécessaire de la place et des espaces de la bibliothèque ainsi que le potentiel important du site dans son ensemble ouvrent la porte à une densification possible de l'îlot, par une nouvelle construction dont le gabarit plus imposant cadrerait avec les orientations de renforcement du quartier Saint-Roch exprimées dans le Plan de mobilité durable de la Ville. Dans le cadre d'un projet de développement sur le site, le caractère public de la place existante devra être maintenu, voire renforcé.

La concrétisation du concept Saint-Roch TechnoCulture

Aujourd'hui reconnu comme un lieu d'innovation et de développement, la revitalisation du quartier Saint-Roch s'est opérée en suivant les trois grands axes de développement du savoir, de la culture et des technologies de pointe. La synergie émanant naturellement entre les divers acteurs œuvrant au sein de ces milieux, le rapprochement entre ces dimensions s'est imposé, favorisant l'émergence d'un quatrième axe de développement, la TechnoCulture. Ce volet vise à soutenir l'association entre le milieu culturel et l'industrie du numérique bien implantée dans le quartier en mettant en place des projets collaboratifs et porteurs pour le dynamisme économique du centre-ville.

La vision technoculturelle de Saint-Roch repose à la fois sur la définition des projets d'animation ou d'aménagement urbain concrétisant cette vision et sur la détermination des lieux propices à leur réalisation. La concrétisation de ces projets commande une réflexion sur leur faisabilité en matière d'aménagement urbain et la détermination des conditions de succès pour en faire des projets rassembleurs susceptibles d'intéresser la population, d'attirer de nouvelles entreprises dans le quartier et de contribuer à la poursuite des investissements immobiliers.

Enjeu : La mise en place du concept de TechnoCulture est tributaire de la faisabilité de l'approche technologique des projets et des aménagements urbains réalisables à court terme.

2.4.6 Une trame urbaine à réorganiser en fonction d'une mobilité durable

Saint-Roch au cœur du Plan de mobilité durable de la ville : une trame urbaine à redéfinir en fonction des déplacements actifs

Le Plan de mobilité durable, adopté en 2011, détermine les grands fondements qui guideront le développement du territoire à long terme. L'accroissement des déplacements actifs, le renforcement de la desserte en transport en commun et la mise en service d'un système plus performant en cette matière se transposeront dans des projets concrets d'aménagement du domaine public. Or, ce plan établit le quartier Saint-Roch comme moteur de développement urbain et axe important du réseau de transport en commun. Les caractéristiques morphologiques du territoire, sa densité construite et la cohabitation entre la fonction résidentielle et une activité économique intense sont propices à la réalisation des stratégies de mobilité exprimées dans ce plan.

La trame de rue orthogonale du quartier Saint-Roch se compose d'un réseau continu de rues est-ouest, entrecoupées par de grands axes nord-sud dont l'orientation est légèrement décalée par rapport aux premières. Ces derniers correspondent aux limites du découpage des anciens fiefs. Dans les limites du programme particulier d'urbanisme (PPU), ces grands axes nord-sud sont les rues Dorchester, de la Couronne et leur prolongement le long de la rue de la Pointe-aux-Lièvres. Intégrée artificiellement à la trame urbaine, l'autoroute Laurentienne se dessine comme l'axe d'entrée principale au centre-ville. À la limite ouest, le boulevard Langelier et son prolongement sur l'avenue Simon-Napoléon-Parent, constituent l'un des deux principaux accès directs à la haute-ville. En plus de l'autoroute, ces grands axes nord-sud qui traversent le quartier constituent des liens stratégiques entre deux pôles d'activités majeurs, soit le pôle urbain de Saint-Roch, incluant le futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, et le site d'ExpoCité où est projetée la construction d'un amphithéâtre.

Puisque le quartier Saint-Roch constitue le cœur du centre-ville, la desserte par transport en commun y est optimale (carte 12). Tous les parcours qui s'y dirigent aux heures de fort achalandage assurent un service efficace pour la population du quartier et les travailleurs. D'une utilisation accrue du transport en commun découle donc un fort pourcentage de déplacements à pied.

Le découpage régulier du tissu urbain dans la portion sud du territoire, combiné à l'étroitesse des rues, favorise d'ailleurs les déplacements à pied ou à vélo dans les limites du PPU voire du quartier. En matière de réseau cyclable, aucun circuit cyclable n'a encore été aménagé dans les limites de Saint-Roch, à l'exception de la piste longeant la rivière Saint-Charles. Par ailleurs, dans la portion nord du territoire, à partir de l'avenue Simon-Napoléon-Parent, les déplacements à pied et à vélo sont pratiquement impossibles, étant donné la coupure engendrée par l'autoroute et ses voies de desserte.

L'accès par une passerelle ne prédispose pas les piétons et les cyclistes. La carte 13 illustre la nécessité de retisser certains liens absents ou problématiques.

Enjeu : L'accroissement des déplacements actifs suppose, au-delà de la mise en place d'un système performant de transport en commun entre les secteurs périphériques et le centre-ville, des aménagements urbains favorables aux déplacements à pied et à vélo. Cette condition est d'autant plus essentielle au cœur même du centre-ville où la densité de la population résidente et des travailleurs justifie la réalisation d'aménagements urbains favorables à ce type de déplacement. Un meilleur réseautage des parcours piétons et cyclables dans les limites du quartier et vers les quartiers périphériques est souhaitable pour accroître la proportion de déplacements actifs. La mise en place de parcours cyclables bien balisés au cœur de la zone d'affaires est susceptible d'accroître la part modale pour ce mode de déplacement par les travailleurs du centre-ville.

L'autoroute Laurentienne : une coupure dans le tissu urbain

L'aménagement de l'autoroute Laurentienne dans les années 70 a créé une coupure importante dans la trame urbaine engendrant l'isolement des parcelles résiduelles entre la rivière Saint-Charles et l'autoroute. Le paysage urbain qui résulte de sa présence crée une image d'entrée de ville austère, exacerbée par la présence de passerelles et par l'absence d'un encadrement bâti cohérent avec la définition d'un centre-ville. S'ajoutant à la contamination des terrains, la faible perméabilité du tissu urbain entre les deux portions du territoire séparées par l'autoroute a contribué à l'isolement du parc Victoria, freinant du même coup le développement des terrains de la Pointe-aux-Lièvres.

La mise en valeur des propriétés adjacentes à l'autoroute, tant du côté du parc Victoria que du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, exige de repenser sa configuration, son tracé, son dénivelé et la fonction même de l'axe, à l'entrée du centre-ville. La présence de voies de services par la rue du Cardinal-Maurice-Roy et l'avenue Simon-Napoléon-Parent, à l'ouest de l'autoroute, ainsi que dans le prolongement de la rue Lee, du côté est, contribue à l'isolement des propriétés riveraines en occupant des superficies importantes de terrains bâtissables.

Les deux carrefours stratégiques localisés à l'entrée du pont Drouin (rue de la Croix-Rouge) et à l'intersection de l'avenue Simon-Napoléon-Parent et de la rue du Chalutier ont une configuration autoroutière. Ils ne favorisent pas les déplacements actifs et contribuent à l'isolement du parc Victoria par rapport au reste du quartier et au Vieux-Limoilou. Les passerelles enjambant l'autoroute sont les seuls accès permettant les déplacements à pied et à vélo de part et d'autre de l'autoroute.

Enjeu : Le développement des terrains vacants aux abords de l'autoroute est fortement tributaire des réflexions sur sa requalification. Les barrières qu'engendrent l'autoroute et ses voies de desserte limitent les accès au parc Victoria et au secteur de la Pointe-aux-Lièvres.

Dans une vision de développement à long terme, la transformation de la portion de l'autoroute au sud de la rivière Saint-Charles en boulevard urbain est inévitable, particulièrement dans un secteur aussi stratégique et dont le potentiel offert par la réhabilitation de terrains est majeur. La construction récente d'un amphithéâtre à l'entrée nord du centre-ville et le passage d'un éventuel service rapide par bus accéléreront la réflexion sur ce projet.

3. Cadre d'aménagement : les grandes orientations et le concept d'aménagement

3.1 La vision d'aménagement

La vision d'aménagement de l'entrée de ville-Saint-Roch repose sur les grandes orientations exprimées par la ville en matière de mobilité durable, de densification des milieux construits et de renforcement des pôles urbains majeurs.

Et si l'on se projetait dans 20 ans... que sera devenue l'entrée de ville du secteur Saint-Roch? Voici ce qu'on pourrait lire sur le quartier en juin 2030...

L'entrée de ville du secteur Saint-Roch et la Pointe-aux-Lièvres projettent une image contemporaine, accueillante et structurée par un bâti continu le long d'un grand boulevard s'étendant de la rivière jusqu'au boulevard Charest. Reliés au parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc Victoria et ses équipements de loisirs sont très fréquentés par la population et les travailleurs du centre-ville. Le réaménagement de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain a reconnecté la Pointe-aux-Lièvres au reste du quartier et facilite les liens avec Limoilou. La reconfiguration des voies complète le tissu urbain par de nouvelles constructions sur les terrains libérés.

L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres représente une véritable vitrine des technologies de pointe en matière de construction LEED et de réduction de l'empreinte écologique. Il crée un milieu de vie entièrement nouveau en plein cœur du centre-ville en plus d'accroître de façon substantielle l'offre résidentielle. Il s'inscrit dans l'image contemporaine et innovante du quartier Saint-Roch, lieu de déploiement d'une série d'initiatives publiques et privées mises en place au cours des 20 dernières années par la Ville et ses partenaires pour la tenue d'événements, la réalisation d'aménagements et d'activités de création artistique qui mettent à l'avant-plan les technologies de pointe.

Les investissements réalisés par la Ville au cours des dernières années pour mettre en valeur le pôle culturel de la place Jacques-Cartier par le réaménagement complet de la bibliothèque et de la place publique confirment le rôle prépondérant du quartier Saint-Roch dans le développement culturel de la ville de Québec et, plus particulièrement, dans les projets technoculturels. Le nouvel immeuble d'habitation récemment construit devant la place est reconnu comme l'un des plus beaux bâtiments de Québec.

Les travaux pour mettre en place le parcours du service rapide par bus dans l'axe nord-sud se termineront prochainement. Celui-ci desservira bientôt la population du centre-ville dont la densité s'est accrue de façon très importante au cours des dernières années. La construction des derniers terrains de la Pointe-aux-Lièvres et le recyclage de la majeure partie des bâtiments le long des axes Dorchester et de la Couronne ont engendré la venue de plus de 2 000 nouveaux résidents et de plusieurs places d'affaires depuis dix ans. Le maintien des programmes de rénovation de la Ville de Québec a permis la restauration de plusieurs témoins du patrimoine bâti de Saint-Roch.

3.2 Le concept d'aménagement et les grandes orientations

Six grandes orientations d'aménagement et de développement sous-tendent la vision de développement futur exprimée :

1. Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville;
2. Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant;
3. Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres;
4. Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain;
5. Retisser les liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoilou en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable;
6. Concrétiser le projet « Saint-Roch TechnoCulture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public.

3.2.1 Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville

La Ville de Québec confirme sa volonté de faire de la place Jacques-Cartier et de la bibliothèque Gabrielle-Roy le cœur culturel du centre-ville et la concrétisation de sa vision technoculturelle pour Saint-Roch. La localisation stratégique de la place Jacques-Cartier et son potentiel de développement urbain commandent une redéfinition complète de la vocation des bâtiments et de la place. Les objectifs de la Ville pour faire de son centre-ville le lieu de convergence des artisans du milieu culturel et de l'industrie technologique favorisent donc une vision renouvelée des aménagements intérieurs et extérieurs. Ce projet vise à repenser la géométrie de la place Jacques-Cartier et son interface avec la rue.

Pivot du dynamisme culturel de Saint-Roch, la bibliothèque Gabrielle-Roy est appelée à voir s'accroître son rôle central dans le renforcement du réseau des bibliothèques de la ville. Les investissements prévus de l'ordre de 56 millions de dollars permettront le réaménagement des espaces intérieurs de la bibliothèque, la modification de la structure du bâtiment en fonction des nouveaux besoins, la reconstruction du stationnement souterrain désuet, le transfert de l'auditorium et l'aménagement complet de la place.

Le nouvel espace public traversant l'îlot par un passage piéton permettra de créer une ouverture vers la rue du Roi où les usagers en transport en commun du centre-ville auront accès à plusieurs parcours d'autobus réguliers, favorisant une grande perméabilité de la place sur le milieu urbain adjacent. Cette nouvelle géométrie de l'espace permettra d'exploiter le plein potentiel de densification de l'îlot par la construction d'un nouveau bâtiment à l'emplacement de l'auditorium existant. Les superficies occupées par l'auditorium seront remplacées par une nouvelle construction dont l'architecture contemporaine et le gabarit imposant contribueront à la signature contemporaine du centre-ville.

3.2.2 Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant

Confirmé au Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), la croissance du parc immobilier passe par le redéveloppement des milieux déjà urbanisés. Dans les limites du programme particulier d'urbanisme (PPU), en plus de la Pointe-aux-Lièvres, le tissu urbain existant offre un potentiel de densification que l'effet catalyseur du service rapide par bus rendra encore plus attracteur.

Cette orientation se décline en cinq objectifs spécifiques qui rendent compte de la volonté exprimée

par la Ville et la population :

- Accroître et diversifier la fonction résidentielle, en répondant aux besoins des diverses clientèles de manière à assurer le maintien de la mixité sociale du quartier Saint-Roch;
- Faire en sorte que le profil bâti le long des grands axes nord-sud du territoire reflète une image d'entrée de ville en fixant des gabarits en conséquence dans la réglementation d'urbanisme;
- Améliorer le cadre bâti vieillissant;
- Construire les sites vacants ou utilisés comme stationnements;
- Poursuivre le renforcement de la fonction commerciale et de bureaux le long des grands axes.

Depuis la création du jardin de Saint-Roch en 1993, le renouvellement du parc immobilier de l'ensemble du quartier a transformé le paysage du centre-ville par la restauration des bâtiments existants, le remplacement de constructions désuètes et la construction des terrains vacants. L'augmentation du parc immobilier résidentiel a permis une croissance de la population de l'ordre de 13 %, de 1991 à 2006. Sur l'ensemble des unités de logement composant le parc immobilier résidentiel actuel du quartier Saint-Roch, près de 38 % sont des logements sociaux ou communautaires. L'accroissement, la diversité et l'amélioration de l'offre résidentielle demeurent la priorité dans la poursuite du développement de Saint-Roch et le renforcement de sa structure commerciale. Le maintien de la mixité sociale du quartier est souhaitable et s'exprimera par la construction de divers types d'habitations. Pour répondre aux besoins des travailleurs et d'autres clientèles désireuses de demeurer au centre-ville, la construction de copropriétés privées est essentielle.

Les opportunités de consolidation (carte 14) illustrent la localisation des espaces sous-développés susceptibles d'être construits à long terme. Avec ses 12 hectares d'espaces non construits, le potentiel de consolidation urbaine de l'entrée de ville en fait un lieu privilégié de densification, par la construction sur les terrains vacants insérés dans le tissu ancien, les emprises autoroutières, les stationnements de surface et les autres espaces vacants, principalement situés dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres. La Ville accueillera favorablement les projets plus denses dans la mesure où ils contribuent à l'ajout de logements supplémentaires et où ils contribuent à l'amélioration du paysage urbain du quartier. La consolidation du tissu urbain vise à assurer la continuité du front bâti le long des axes urbains à haute visibilité, soit les rues Dorchester, de la Couronne, du Roi et Saint-Joseph en intégrant, aux étages inférieurs, des usages favorisant l'animation sur rue. La construction des espaces vacants utilisés comme stationnements de surface s'inscrit en conformité avec les grands objectifs du Plan de mobilité durable en faveur d'une bonification des services de transport en commun et d'une mobilité globale accrue.

La mise en valeur de l'entrée de ville commandera une transformation du paysage urbain traditionnel. L'implantation du SRB et du pôle d'échange de transport en commun est une occasion unique de transformer et de marquer cette entrée de ville, par une densification du cadre bâti et un réaménagement de l'espace urbain. L'aménagement d'un pôle d'échange de transport en commun à l'extrémité sud de l'autoroute Laurentienne impliquera la reconfiguration de la géométrie des voies de circulation au sud de la rue de la Croix-Rouge, de façon à assurer un fonctionnement optimal du futur pôle d'échange et à rendre plus conviviales et sécuritaires les conditions de déplacement à pied et à vélo vers celui-ci.

La consolidation des îlots existants, souvent de petite dimension, pourrait nécessiter des démolitions dans la mesure où la Ville estime qu'un projet de remplacement est souhaitable, considérant la nature des constructions existantes et la qualité des projets déposés. Conforme aux objectifs inscrits dans les documents de planification de la Ville, la densification dans le secteur du PPU sera donc privilégiée le long des grands axes (Dorchester, de la Couronne, de la Pointe-aux-Lièvres) plutôt qu'en plein cœur des îlots résidentiels. La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec exercera son plein pouvoir quant aux prescriptions relatives à la mise en valeur de certaines caractéristiques d'origine du paysage traditionnel du quartier, en tenant compte à la fois du potentiel de densification des terrains,

de la qualité des projets déposés et de l'impact sur la valeur d'ensemble du patrimoine de Saint-Roch.

L'apport des projets à l'amélioration du cadre bâti existant et à l'environnement urbain en général passe nécessairement par des exigences en matière de conception architecturale et d'intégration au milieu bâti existant. Ces exigences sont d'autant plus importantes dans Saint-Roch où la population résidente se préoccupe de plus en plus de l'impact de la densification sur la qualité de leur milieu de vie, de l'environnement et du patrimoine urbains. Verdissiment déficient de l'espace public, accroissement des îlots de chaleur, effets de vent induits par les constructions en hauteur sont au nombre des préoccupations exprimées par les citoyens. Partagés également par la Ville, ces aspects font partie des critères considérés par la Commission d'urbanisme dans l'analyse des projets déposés, principalement pour les projets de plus fort gabarit ou dont la localisation offre une très grande visibilité. La section 4.4. du chapitre 4 résume globalement ces critères.

Pour contraindre l'accroissement des îlots de chaleur au centre-ville, la Ville encouragera les projets qui contribuent à amoindrir l'impact de la densification sur l'accroissement de la température dans les espaces publics collectifs, les éléments brise-soleil ou l'utilisation de matériaux de revêtements performants à cet égard. L'intégration du concept d'agriculture urbaine dans les nouveaux projets constitue également une solution novatrice contribuant à la réduction des gaz à effet de serre dans le contexte de la densification des milieux. Bien que l'imposition d'une norme imposant un pourcentage minimal aménagé en espace vert ne soit pas toujours appropriée dans un tissu urbain aussi dense que Saint-Roch où les bâtiments occupent généralement la presque totalité d'un lot, un ajustement à la hausse de ces dispositions constitue l'une des options possibles pour accroître les superficies perméables dans les limites du PPU, voire dans l'ensemble du quartier.

Pour mettre en œuvre ses intentions de consolidation du territoire, certaines modifications aux hauteurs actuellement autorisées sont prévues dans les secteurs suivants : la Pointe-aux-Lièvres, le pôle de la place Jacques-Cartier, les terrains aux abords du parc Victoria et à l'angle de la rue Lalemant (voir chapitre 4).

3.2.3 Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres

La Ville de Québec a déjà confirmé sa volonté de réaliser sur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres un projet de développement urbain exemplaire conçu selon les préceptes de réduction de l'empreinte écologique. Les projets de lotissement et de construction envisagés devront répondre aux exigences prescrites par la Ville en regard de l'implantation des bâtiments et des aménagements au pourtour, de leur gestion écologique, des efforts pour favoriser la mobilité durable, de l'organisation de l'espace urbain de manière à créer un milieu de vie exemplaire, combinant habitation et services de proximité. On estime à près de 800 logements, le potentiel d'accueil de nouvelles habitations et à près de 10 000 mètres carrés les nouveaux espaces commerciaux et de bureaux.

La portion est du secteur de la Pointe-aux-Lièvres accueille aujourd'hui un vaste parc public dont l'utilisation durant les quatre saisons en fait un jalon important de l'offre de loisirs à l'échelle de la ville. De plus, cet espace joue un rôle de premier plan dans la mise en place de la stratégie de développement du Plan de mise en valeur du parc linéaire de la rivière Saint-Charles. En lien avec le développement de l'écoquartier, la Ville souhaite consolider les activités et l'animation du parc. L'aménagement d'un pavillon de services, la création de liens avec l'écoquartier et la construction d'une passerelle cyclopiétonne pour relier le parc au secteur de Limoilou compléteront les aménagements existants.

3.2.4 Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain

Composante majeure du réseau d'espaces verts du centre-ville (voir carte 11), le parc Victoria et ses équipements récréatifs desservent autant la population des quartiers à proximité que la clientèle régionale. La Ville entend mettre à profit cet espace naturel exceptionnel au cœur d'un secteur

urbanisé pour améliorer la desserte récréative de Saint-Roch et de Limoilou. Certaines sections du parc sont appelées à être mieux structurées et destinées à une utilisation récréative intensive.

La Ville prévoit ajouter de nouvelles structures d'accueil en matière de loisirs en plus de bonifier l'aménagement paysager et les installations de jeux. Dans la perspective envisagée du déplacement des activités de la centrale de police, la Ville évaluera également les diverses options de réhabilitation possibles de ces espaces. L'agrandissement du parc Victoria à même cet espace, de façon à lui redonner un réel front sur le quartier Saint-Roch, y aménager un seuil important et maximiser son verdissement, est l'avenue privilégiée.

Malgré sa localisation centrale exceptionnelle, le parc Victoria est éloigné des milieux résidentiels qu'il dessert en priorité. La barrière formée par l'autoroute et ses voies de desserte contraint l'accès aux piétons et aux vélos. En attendant une modification majeure de l'emprise autoroutière, une plus grande ouverture du parc sur le milieu urbain est souhaitable afin d'en faciliter l'accès par l'amélioration des liens piétons et cyclables (carte 13).

Actuellement, le maintien d'une offre de stationnement à la périphérie du parc Victoria est essentiel à la vitalité du stade Victoria et assure un complément à l'offre de stationnement de Saint-Roch, tant pour les résidents que les travailleurs. À court terme, une meilleure intégration de ces espaces au plan paysager serait toutefois souhaitable. À moyen terme, l'aménagement et la canopée de ces stationnements extérieurs devront être optimisés de façon à minimiser l'impact de cet îlot de chaleur et embellir cette entrée de ville. À plus long terme, il demeure opportun de se questionner sur la pertinence de maintenir ces stationnements à l'entrée du centre-ville, alors qu'un encadrement bâti cohérent avec la trame bâtie de Saint-Roch serait beaucoup plus profitable, le long du futur boulevard urbain



3.2.5 Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable

Le quartier Saint-Roch constitue la plaque tournante des déplacements actifs. Pour faciliter les déplacements à pied et à vélo, il importe de retisser ou renforcer certains liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoilou, notamment. Le PPU est l'occasion de confirmer la volonté de la Ville de transformer l'autoroute Laurentienne pour lever les barrières qui limitent les déplacements actifs, mais également pour favoriser la mise en valeur des emprises résiduelles de part et d'autre.

Lors de la mise en œuvre des projets de réaménagement du domaine public, une attention particulière sera portée aux aménagements favorisant la marche et l'utilisation du vélo. Les cartes 15 et 16 localisent les circuits piétons et cyclables privilégiés. Le Plan directeur du réseau cyclable actuel prévoit un tracé qui relie le quartier Saint-Roch au corridor cyclable de la rivière Saint-Charles. Il identifie la rue Caron comme l'une des principales connexions nord-sud du réseau. Complémentaire au parc de l'avenue Langelier, la rue Caron est également privilégiée pour le déplacement des piétons vers le parc Victoria. En ce sens, une bonification des aménagements y est souhaitable. Par ailleurs, des ajustements au tracé projeté des circuits cyclables du quartier sont à prévoir, en lien avec la réflexion sur les rues partagées.

Ces ajustements possibles visent à prendre en compte les attentes exprimées par la population résidente et celle qui opte pour le vélo comme mode de déplacement récurrent vers le centre-ville.

La Ville de Québec a déjà annoncé au gouvernement du Québec ses intentions à l'égard de la mise en place d'un système de transport urbain plus performant. La concentration de travailleurs et de résidents justifie sa mise en place, de même que des investissements pour la réalisation d'aménagements qui incitent à la marche et aux déplacements à vélo. Bien que le trajet précis reste à déterminer dans l'axe nord-sud, le service rapide par bus pourrait circuler le long des rues de la Couronne, Dorchester et de la Pointe-aux-Lièvres. L'illustration ci-haut, tirée du Plan de mobilité durable, présente le tracé projeté dans l'axe nord-sud, reliant le centre-ville à la partie nord du territoire, en desservant les principaux pôles d'activités et les concentrations résidentielles. L'implantation d'un service rapide par bus demande de prévoir l'espace nécessaire pour intégrer les structures d'accueil à même l'emprise, principalement à certaines intersections stratégiques. Les modifications à la géométrie du réseau routier, en particulier de l'axe Laurentienne, sont donc liées à la réflexion sur le service rapide par bus.

Selon le tracé du service rapide par bus et le développement du futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, le réseau local d'autobus est également appelé à évoluer dans le secteur, afin de desservir au mieux les résidents et de leur offrir un lien vers le service rapide par bus. De plus, le futur boulevard urbain devra favoriser à la fois l'intégration d'une ligne de service rapide par bus, mais également assurer le maintien de la performance des express et des parcours locaux.

La reconfiguration du tronçon de l'autoroute Laurentienne, au sud de la rivière Saint-Charles, suppose une analyse de circulation et de géométrie de l'axe, à partir de la rue Soumande, où des travaux en lien avec la construction de l'amphithéâtre sont en cours. Le maintien d'un niveau de service adéquat pour la principale porte d'entrée du centre-ville est un enjeu de taille. Le retrait de la voie de desserte (avenue Simon-Napoléon-Parent) et des ajustements au tracé actuel de l'autoroute permettraient de libérer d'importantes superficies de terrain à des fins de construction ou de réaménagement du domaine public. Pour ce faire, la Ville invite ses grands partenaires à collaborer aux études de préfaisabilité pour évaluer l'impact et les coûts associés à ce projet.

La voie réservée aménagée sur un tronçon de l'autoroute Laurentienne permet actuellement la desserte du nord de Saint-Roch par de nombreux parcours (Métrobus, express et parcours locaux). Cette voie réservée a fait l'objet d'un projet-pilote de revêtement asphalté et accueille également des véhicules en attente. Un espace d'attente confortable ainsi qu'un lien entre le transport en commun et la passerelle piétonne et cyclable Adrien-Pouliot devraient être conservés, en appui aux modes de déplacement autres que l'automobile. Le maintien des voies réservées existantes, principalement dans les rues Dorchester et de la Couronne, est souhaitable afin d'assurer la fluidité des Métrobus 801 et des parcours d'autobus.

La Ville soutiendra le RTC dans son projet d'implantation d'un pôle d'échange de transport en commun lié au projet d'aménagement du SRB, à l'extrémité de l'autoroute Laurentienne au sud de la rue de la Croix-Rouge. Elle souhaite profiter de l'implantation du SRB et de ce pôle d'échange de transport en commun pour transformer et marquer cette entrée importante du centre-ville. Des lieux d'attente tempérés seront intégrés à même les bâtiments qui seront construits dans le secteur, de manière à renforcer la sécurité et le confort des usagers. Une densification importante des terrains entourant ce futur pôle est d'ailleurs privilégiée. Une réflexion en profondeur reste à faire sur la géométrie et l'aménagement des voies de circulation, de façon à assurer la sécurité et la fluidité de la circulation des 500 autobus et des quelque 4 000 piétons qui y circulent chaque jour. La transformation en boulevard urbain du tronçon sud de l'autoroute Laurentienne, au moins à partir de la rue de la Croix-Rouge, devra inévitablement être considérée.

Dans le cadre de la modification de plusieurs tracés de parcours du réseau global de transport en commun, en vue d'une adaptation aux nouveaux plans de circulation des autobus et des terminus, une réflexion sur l'insertion et les mesures de préemption devrait être menée pour favoriser l'attrait et maintenir la performance de ce mode de transport.

3.2.6 Concrétiser le projet « Saint-Roch TechnoCulture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public

Lancé dans le cadre du sommet Québec horizon culture tenu en 2009, le concept « Saint-Roch TechnoCulture » constitue la quatrième grande orientation du plan d'action quinquennal issu de ce sommet. Cette orientation prévoit faire de Saint-Roch le haut lieu de la TechnoCulture en développant des alliances stratégiques entre les artistes et les acteurs de l'industrie technologique. Ce concept constitue une assise sur laquelle la Ville s'appuiera pour affirmer l'identité du quartier Saint-Roch comme espace de rassemblement et de synergie des domaines culturels et technologiques.

De plus, dans sa vision de développement du réseau des bibliothèques, la Ville de Québec veut faire de Gabrielle-Roy une vitrine majeure de la TechnoCulture. Parallèlement, le mouvement des villes intelligentes reconnaît les initiatives de la Ville de Québec en matière de développement technologique. Par ses implications artistiques et technologiques, Saint-Roch TechnoCulture s'inscrit parfaitement dans cette vision. Le gouvernement et la Ville ont annoncé des investissements majeurs pour le réaménagement de la Maison de la danse de Québec, localisée dans la rue du Roi. Ce projet contribuera à la vitrine artistique souhaitée pour le pôle culturel de la place Jacques-Cartier.

Saluant les efforts investis par les artistes dans le développement culturel de Saint-Roch depuis les 15 dernières années, la Ville veut maintenir en place ses forces en encourageant la production artistique et en optimisant le développement des entreprises technologiques. Elle appuiera en ce sens la réalisation de projets technoculturels moteurs. Ces projets, susceptibles de renforcer la base économique du centre-ville, favoriseront l'attractivité de ce secteur pour de nouvelles entreprises et contribueront à un meilleur positionnement touristique de Saint-Roch..

Le concept Saint-Roch TechnoCulture est associé à l'ensemble du quartier où plusieurs lieux sont susceptibles d'accueillir de tels projets. La place Jacques-Cartier est identifiée comme l'espace privilégiée de concrétisation de cette vision technoculturelle, en mettant à profit l'espace public destiné à un réaménagement majeur. Les structures et équipements requis pour mettre en œuvre ce type de projet pourraient être intégrés à la nouvelle construction contiguë à la place, de même qu'à la bibliothèque réaménagée. D'autres espaces dans les limites du quartier pourraient éventuellement accueillir des projets à caractère culturel et technologique, tel que le jardin de Saint-Roch et la place de l'Université-du-Québec, le parvis de l'église Saint-Roch ou l'espace sous les bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Pour concrétiser ses intentions, la Ville encouragera donc la réalisation de projets-pilotes pour induire un effet d'entraînement sur la réalisation de projets d'aménagement urbain ou d'animation du domaine public. Il pourrait s'agir par exemple de l'adaptation de l'éclairage ou du mobilier urbain, en appui à la mise en place de projets technoculturels porteurs. La Ville affirme ainsi sa volonté d'inscrire l'art public dans le paysage urbain.

La Ville de Québec appuiera ainsi toute initiative qui contribue à la vision technoculturelle annoncée et qui s'inscrit dans le cadre d'intervention dont les grands principes sont les suivants :

- La préservation des aménagements réalisés par la Ville pour bonifier l'image du quartier;
- La préservation du couvert végétal et sa bonification lors d'interventions projetées;
- Le maintien de l'intégrité architecturale des bâtiments et de leurs qualités intrinsèques;
- La polyvalence des lieux publics;
- La réduction de l'impact visuel et sonore des projets dans le paysage urbain;
- Le maintien de la structure fonctionnelle du réseau routier du quartier.

Tout projet dérogeant partiellement à l'un ou l'autre de ces principes pourra être jugé recevable dans la mesure où son apport au paysage urbain ainsi qu'au dynamisme culturel et économique du quartier est positif et même souhaitable.

3.2.7 Le concept de mise en œuvre et la concrétisation de la vision future de développement de l'entrée de ville

Le plan concept de la carte 17 illustre de façon globale la vision d'aménagement à long terme de l'entrée de ville du secteur Saint-Roch. Il permet d'intégrer les intentions de la Ville dans une vue d'ensemble cohérente en y indiquant les secteurs où une consolidation est possible et souhaitée. Il laisse par ailleurs une très grande marge de manœuvre dans l'élaboration d'une vision de design urbain susceptible de créer un encadrement bâti conséquent avec la vision de mise en valeur souhaitée pour l'entrée de ville.

Les cartes 21 et 22 illustrent concrètement comment l'entrée de ville du secteur Saint-Roch pourrait se transformer à long terme. Les deux options présentées, non exclusives, constituent deux visions possibles, la carte 21 illustrant comment cette vision pourrait se traduire à moyen terme et la carte 22, à très long terme.

Les diverses contraintes liées à la mise en valeur de l'ensemble des terrains du secteur conditionneront le rythme de redéveloppement et de mise en œuvre d'une vision de design urbain structurante et porteuse pour l'entrée de ville :

- échéance et volonté des instances municipales et gouvernementales relativement à la requalification d'un tronçon de l'autoroute Laurentienne ;
- problématique de capacité portante et de contamination des terrains du parc Victoria ;
- limitations des usages des terrains du parc Victoria, liées au contrat de cession du terrain par la Congrégation des Augustines de la Miséricorde de Jésus ;
- cessation des activités industrielles non mesurable dans le temps ;
- géométrie du futur boulevard urbain et tracé du parcours de service rapide par bus encore non définis ;
- planification nécessaire des besoins en stationnement pour répondre aux besoins des diverses clientèles en tenant compte du projet de construction d'un nouveau centre de loisirs et des besoins en stationnement sous-jacents.

Les zones en redéveloppement identifiées sur les deux plans-images illustrent les propriétés particulièrement visées par un degré important de complexité ou des contraintes majeures.

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

4.1 Les affectations détaillées du sol

Le secteur du PPU se situe à l'intérieur des limites du secteur central de la ville de Québec auquel le plan d'affectation des sols du PDAD associe diverses affectations. Parmi celles-ci, le territoire du PPU se décompose en trois grandes aires d'affectations du PDAD : « Centre-ville », « Résidentielle » et « Récréation, parc et espace vert ». Bien que ces grandes aires laissent une marge de manœuvre dans la définition des usages et autres normes autorisés, un redécoupage plus fin est essentiel à la mise en œuvre des orientations du PPU. Les aires d'affectations détaillées du PPU remplacent donc celles prévues au plan général des grandes affectations du sol du PDAD.

Le découpage des aires d'affectations détaillées vise à mieux refléter les intentions d'aménagement de chacun des sous-secteurs du territoire. Des modifications à la réglementation d'urbanisme seront par la suite requises afin de transposer les orientations exprimées au PPU dans les règles d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou.

Le plan des affectations détaillées du sol pour le secteur du PPU est illustré à la carte 18. Le plan prévoit quatre types d'affectations détaillées redécoupés par sous-secteurs. Ces aires dont la majorité est à caractère mixte sont redécoupées en fonction de leur profil bâti et des usages à être autorisés.

Typologies des aires d'affectations détaillées

Affectation résidentielle « R » :

Les aires d'affectations « Résidentielle » visent à confirmer la fonction résidentielle prédominante actuelle et souhaitée dans la portion centrale du PPU. Cette affectation correspondant au secteur résidentiel existant dont les caractéristiques reflètent le bâti traditionnel du quartier.

Cette affectation vise à confirmer le caractère résidentiel prédominant et la volonté de maintenir et renforcer cette fonction par de nouveaux projets à même les terrains vacants ou à partir du tissu bâti actuel. D'autres fonctions compatibles avec la vocation résidentielle peuvent également y être autorisées.

Affectation mixte « M » :

Les aires d'affectations « Mixte » visent à confirmer la diversité souhaitée des fonctions au centre-ville et dans l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres. Cette affectation peut donc autoriser une grande diversité d'usages et prévoir diverses dispositions normatives. Les usages prescrits doivent toutefois assurer leur compatibilité avec la fonction résidentielle autorisée et privilégiée. Cette mixité peut s'exprimer soit à l'intérieur d'un même bâtiment, soit par la cohabitation, dans un même voisinage, de bâtiments monofonctionnels résidentiels et de bâtiments dédiés à diverses fonctions.

Affectation Parc et espace vert « PEV » :

Les aires d'affectations « Parc et espace vert » visent à confirmer la vocation récréative des secteurs visés par cette affectation, soit le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc de la Pointe-aux-Lièvres et le parc Victoria. Des usages complémentaires peuvent également être autorisés dans cette affectation dans la mesure où ils demeurent compatibles avec la vocation récréative, sociale et communautaire privilégiée.

En outre, pour le parc Victoria, compte tenu des diverses vocations qui lui sont attribuées, de sa portée

régionale, de son potentiel de mise en valeur, cette affectation permet également les usages suivants : un lieu de rassemblement, un poste de taxi, un équipement public à caractère patrimonial ou culturel, un établissement d'éducation et de formation, un équipement de sécurité publique ou un équipement récréatif extérieur régional ou de proximité.

De plus, l'aménagement de cafés-terrasses complémentaires à un restaurant, un bar ou à tout autre usage commercial pourrait également y être autorisé, dans la mesure où la superficie exploitée pour ces usages est limitée.

Affectation Publique, institutionnelle et culturelle « PIC » :

L'aire d'affectation « Publique, institutionnelle et communautaire » confirme la vocation du secteur des grandes institutions auquel elle est attribuée. Elle réfère aux écoles secondaires Cardinal-Roy, Wilbrod-Bhérier et au parc Victoria. Dans une proportion moindre, ces affectations peuvent également permettre d'autres usages complémentaires à ces fonctions et compatibles avec le milieu d'insertion.

Dénomination des aires d'affectations

Les affectations sont identifiées à l'aide de la dominante de l'aire et en fonction de l'axe de circulation localisant celle-ci dans le périmètre d'étude. Elles se déclinent comme suit :

- PEV_RSC : parc et espace vert longeant la rivière Saint-Charles
- PEV_PV : parc et espace vert dans le secteur du parc Victoria
- PIC_PV : publique, institutionnelle et communautaire dans le secteur du parc Victoria
- R_PE : résidentielle urbaine située en majeure partie entre les rues des Embarcations et De La Salle
- M_PL : mixte dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres
- M_CR : mixte dans la rue de la Croix-Rouge
- M_EM : mixte dans la rue des Embarcations
- M_D : mixte dans la rue Dorchester
- M_DC : mixte dans la rue de la Couronne
- M_DR : mixte dans la rue du Roi
- M_JC : mixte dans le secteur de la place Jacques-Cartier
- M_SJ : mixte dans la rue Saint-Joseph

4.2 Les règles d'urbanisme des aires d'affectations détaillées

Le tableau 1 ci-après présente les dispositions normatives applicables à chacune des aires identifiées au plan des affectations détaillées. La carte 19 identifie les hauteurs maximales prescrites qui seront obligatoirement transposées dans le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou. Des règles particulières précisées au tableau 1 peuvent toutefois faire en sorte qu'une construction puisse déroger à la hauteur indiquée à la carte 19.

La révision du plan de zonage du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou pour le secteur du PPU devra en conséquence assurer l'arrimage entre les affectations détaillées et les dispositions normatives prescrites.

Les normes visées au tableau 1 concernent les dispositions suivantes :

1. Les groupes d'usages autorisés, leur localisation et leur superficie maximale, le cas échéant;
2. Les usages et groupes d'usages associés, spécifiquement autorisés ou spécifiquement

exclus;

3. Les normes relatives à la typologie des bâtiments;
4. Le nombre de logements autorisés par type de bâtiments;
5. Les marges latérale, arrière, avant ou la largeur combinée des cours latérales;
6. La hauteur minimale en mètres et les notes spécifiques sur les hauteurs;
7. La superficie d'aire d'agrément ou d'aire verte exigée et le pourcentage d'occupation au sol
8. Le type d'affichage prescrit, les normes relatives au stationnement et l'application d'un projet d'ensemble;
9. D'autres dispositions particulières.

Les règles d'interprétation suivantes s'appliquent au tableau 1 :

- Les groupes d'usages identifiés sont les seuls usages autorisés dans les aires d'affectation visées. Ces groupes d'usages doivent être ceux prescrits à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme de l'arrondissement;
- La localisation précise des usages à l'intérieur d'un bâtiment (sous-sol, rez-de-chaussée, étage) est la seule possible lorsqu'indiquée pour un usage en particulier; si aucune localisation n'est précisée, l'usage est permis à tous les niveaux du bâtiment;
- Les usages et groupes d'usages associés identifiés sont les seuls usages associés autorisés dans les aires d'affectation visées. Ces usages et groupes d'usages associés doivent être ceux prescrits à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme de l'arrondissement;
- Lorsque le tableau 1 précise l'obligation d'indiquer une marge de recul avant ou une marge de recul à l'axe, une telle norme doit être précisée à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme ;
- Les normes relatives à la superficie d'aire d'agrément, d'aire verte, à l'affichage ou aux projets d'ensemble doivent être celles prescrites à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme;
- Les dispositions particulières inscrites doivent être transposées à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme de l'arrondissement ou retirées, le cas échéant, de ces grilles;
- D'autres normes actuellement inscrites dans les grilles de spécifications du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou et applicables dans les aires d'affectations détaillées de la carte 18 qui ne sont pas précisées au tableau 1 peuvent également s'appliquer.

Malgré la concordance stricte découlant des règles précitées, une dérogation mineure accordée par un Conseil d'arrondissement conformément à la loi est réputée conforme aux objectifs du Plan directeur d'aménagement et de développement.

Tableau 1 : Tableau des dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation									
Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages exclusivement prescrits Prescription quant à la localisation et à la superficie maximales Normes relatives aux types de bâtiments exigés Usages spécifiquement autorisés	Prescription quant au nombre de logements par type de bâtiment	Groupes d'usages associés, exclusivement autorisés ou spécifiquement exclus	Imposition de marges latérale, arrière, avant ou de largeur combinée des cours latérales (mètres)	Hauteur minimale prescrite (mètres) Note spécifique sur les hauteurs	Superficie d'aire d'agrement et d'aire verte POS (pourcentage d'occupation au sol minimum)	Type d'enseigne Stationnement Projets d'ensemble	Autres dispositions particulières imposées ou retirées
PEV_RSC1	Parc et espace vert	C3, C30 R1, R2 Usages spécifiquement autorisés : Équipement sportif d'activités hivernales Parc nautique, port ou marina Un usage de la classe commerce de restauration et de débit d'alcool exercé uniquement sur un café-terrasse		Usages associés : 197, 210, 212, 270, 271				586 : Le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement sur un lot aménagées qui doit être souterraine est de 100 %	537
PEV_RSC2	Parc et espace vert	C3, C30 R1, R2 Usages spécifiquement autorisés : Équipement sportif d'activités hivernales Parc nautique, port ou marina Centrale de production thermique Un usage de la classe commerce de restauration et de débit d'alcool exercé uniquement sur un café-terrasse		Usages associés : 197, 210, 212, 270, 271				586 : Le % minimal de la superficie des cases de stationnement sur un lot aménagées qui doit être souterraine est de 100 %	537
M_PL 1	Mixte	H1 H2 localisé aux étages 2, 2+ C1, C2 : localisé aux étages S, R, 2; superficie maximale de 1 000 m ² par bâtiment C3 : localisé aux étages S, R, 2; aucune superficie maximale prescrite C20, C21 : localisé aux étages S, R; aucune superficie maximale prescrite P1, P3, P5 I2, R1 Usages spécifiquement autorisés : Centrale de production thermique	H1 : aucun minimum de logement ne s'applique	Usages associés : 194, 197, 199, 212, 215, 221, 223, 224, 210, 225 Usage spécifiquement exclus : Un centre local de services communautaires	Marge latérale : 0 Largeur combinée des cours latérales : 0 Marge arrière : 0	Hauteur minimale : 13 mètres Malgré la hauteur maximale prescrite, 40 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 40 mètres	Aire verte : 15 % POS : 40 %	Enseigne : type 3, rue principale de quartier 585 : Le % minimal du nombre de cases de stationnement qui doivent être situées à l'intérieur est de 80 % H1 : Projets d'ensemble autorisés	332.0.1, 507, 537, 554, 569 Les normes prévues aux articles 403 et 702 du R.V.Q. 1400 ne doivent pas s'appliquer

Tableau 1 : Tableau des dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation									
Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages exclusivement prescrits Prescription quant à la localisation et à la superficie maximales Normes relatives aux types de bâtiments exigés Usages spécifiquement autorisés	Prescription quant au nombre de logements par type de bâtiment	Groupes d'usages associés, exclusivement autorisés ou spécifiquement exclus	Imposition de marges latérale, arrière, avant ou de largeur combinée des cours latérales (mètres)	Hauteur minimale prescrite (mètres) Note spécifique sur les hauteurs	Superficie d'aire d'agrement et d'aire verte POS (pourcentage d'occupation au sol minimum)	Type d'enseigne Stationnement Projets d'ensemble	Autres dispositions particulières imposées ou retirées
M_PL_2	Mixte	H1 H2 localisé aux étages 2, 2+ C1, C2 : localisé aux étages S, R, 2; superficie maximale de 1 000 m ² par bâtiment C3 : localisé aux étages S, R, 2; aucune superficie maximale prescrite C10, C11 C20, C21 : localisé aux étages S, R; aucune superficie maximale prescrite P1, P3, P5 Usages spécifiquement autorisés : Centrale de production thermique	H1 : aucun minimum de logement ne s'applique	Usages associés : 194, 197, 199, 212, 215, 221, 223, 224, 210, 225 Usage spécifiquement exclus : Un centre local de services communautaires	Marge latérale : 0 Largeur combinée des cours latérales : 0 Marge arrière : 0	Hauteur minimale : 13 mètres Malgré la hauteur maximale prescrite, 40 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 40 mètres	Aire verte : 15 % POS : 40 %	Enseigne : type 3, rue principale de quartier 585 : Le % minimal du nombre de cases de stationnement qui doivent être situées à l'intérieur est de 80 % H1 : Projets d'ensemble autorisés	332.0.1, 507, 537, 554, 569 Les normes prévues aux articles 403 et 702 du R.V.Q. 1400 ne doivent pas s'appliquer
M_PL_3	Mixte	H1 H2 localisé aux étages 2, 2+ C1, C2 : localisé aux étages S, R, 2; superficie maximale de 1 000 m ² par bâtiment C3 : localisé aux étages S, R, 2; aucune superficie maximale prescrite C20, C21 : localisé aux étages S, R; aucune superficie maximale prescrite P1, P3, P5 Usages spécifiquement autorisés : Centrale de production thermique	H1 : aucun minimum de logement ne s'applique	Usages associés : 194, 197, 199, 212, 215, 221, 223, 224, 210, 225 Usage spécifiquement exclus : Un centre local de services communautaires	Marge latérale : 0 Largeur combinée des cours latérales : 0 Marge arrière : 0	Hauteur minimale : 13 mètres	Aire verte : 15 % POS : 40 %	Enseigne : type 3, rue principale de quartier 585 : Le % minimal du nombre de cases de stationnement qui doivent être situées à l'intérieur est de 80 % H1 : Projets d'ensemble autorisés	332.0.1, 507, 537, 554, 569 Les normes prévues aux articles 403 et 702 du R.V.Q. 1400 ne doivent pas s'appliquer
M_PL_4	Mixte	H1 R1 Usages spécifiquement autorisés : Service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement souterrain Garderies et centres de la petite enfance						608.0.1 H1 : Projets d'ensemble autorisés	
M_PL_5	Mixte	H1, H2 localisé aux étages 2, 2+ C1, C2, C3, C10, C11, C12, C20, C21 P1, P3, P5, R1		Usages associés : 178, 197, 212, 221, 223, 205, 200, 210, 199, 224, 225					La norme prévue à l'article 403 du R.V.Q. 1400 ne doit pas s'appliquer

Tableau 1 : Tableau des dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation									
Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages exclusivement prescrits Prescription quant à la localisation et à la superficie maximales Normes relatives aux types de bâtiments exigés	Prescription quant au nombre de logements par type de bâtiment	Groupes d'usages associés, exclusivement autorisés ou spécifiquement exclus	Imposition de marges latérale, arrière, avant ou de largeur combinée des cours latérales (mètres)	Note spécifique sur les hauteurs	Superficie d'aire d'agrement et d'aire verte POS (pourcentage d'occupation au sol minimum)	Type d'enseignement Stationnement Projets d'ensemble	Autres dispositions particulières imposées ou retirées
PIC_PV 1	Public, Institutionnelle et culturelle	Usages spécifiquement autorisés C3, C30 P1, P3 R1, R2, R3 Usages spécifiquement autorisés : Un club où la vente de boissons alcoolisées, pour consommer sur place, est limitée aux membres du club ou à leurs invités		Usages associés : 210, 212, 236, 237, 238	Marge avant non définie				
PEV_PV 2	Public, Institutionnelle et culturelle	Usages spécifiquement autorisés : C3, C30 P1, P3, P8 R1, R2, R3 Usage spécifiquement autorisés : Un club où la vente de boissons alcoolisées, pour consommer sur place, est limitée aux membres du club ou à leurs invités		Usages associés : 197, 212, 221, 213, 210, 221, 225, 236, 237, 238, 243	Marge avant non définie				
M_OR 1	Mixte	Le contenu normatif applicable à ce territoire est désormais inclus dans le Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch Les normes applicables sont celles prévues au règlement R.V.Q.2511							
M_D 3	Mixte								
M_EM 1	Mixte								
M_D 2	Mixte								
M_PE 1	Résidentielle								
M_DC 1	Mixte								
M_DC 2	Mixte								
M_D 1	Mixte								
M_JC 1	Mixte								
M_SJ 1	Mixte								
M_SJ 2	Mixte								
M_DR 1	Mixte								
M_DR 2	Mixte								

Légende des abréviations du tableau 1

Typologie des groupes d'usages

H1 : logement

H2 : habitation avec services communautaires

H3 : maison de chambres et 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

C12 : auberge de jeunesse

C20 : restaurant

C21 : débit d'alcool

C30 : stationnement et poste de taxi

C31 : poste d'essence

P1 : équipement culturel et patrimonial

P3 : établissement d'éducation et de formation

P4 : établissement d'éducation et de formation

P5 : établissement de santé sans hébergement

P6 : établissement de santé avec hébergement

P8 : équipement de sécurité publique

I1 : industrie de haute technologie

I2 : industrie artisanale

R1 : parc

R2 : équipement extérieur de proximité

R3 : équipement récréatif extérieur régional

Localisation des usages

S : l'usage est autorisé au sous-sol;

R : l'usage est autorisé aux endroits suivants : 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 uniquement de l'intérieur de l'établissement;

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, sauf exception;

2 : l'usage est autorisé au 2^e étage;

2⁺ : l'usage est autorisé uniquement aux étages au-dessus du 2^e étage;

3 : l'usage est autorisé au 3^e étage;

4 : l'usage est autorisé au 4^e étage;

5 : l'usage est autorisé au 5^e étage;

Usages et groupes d'usages associés autorisés :

178 : la location d'une chambre à une clientèle de passage est associée à un logement;

194 : un logement est associé à certains usages;

197 : une aire de stationnement est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation;

199 : une aire de stationnement autorisée à titre d'usage associé doit être intérieure;

200 : une aire de stationnement autorisée à titre d'usage associé doit être souterraine;

205 : la vente de propane est associée à un usage du groupe C2 vente au détail et services;

210 : un restaurant est associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement;

212 : un bar est associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement;

213 : un bar associé à un lieu de rassemblement est autorisé en dehors des heures de présentation d'un spectacle sous réserve du respect de certaines normes prévues à l'article 212 du R.V.Q. 1400;

215 : une salle de réception est associée à une salle de spectacle;

221 : un bar est associé à un restaurant;

223 : un spectacle ou une présentation visuelle est associé à un restaurant ou un débit d'alcool;

224 : une piste de danse est associée à un restaurant ou un débit d'alcool;

225 : un bar sur café-terrasse est associé à un restaurant;

236 : un bar est associé à un usage de la classe publique;

237 : un restaurant est associé à un usage de la classe publique;

238 : un usage du groupe C 1 services administratifs est associé à un usage de la classe Publique;

243 : un restaurant ou un restaurant exercé sur un café-terrasse est associé à un usage de la classe Publique;

270 : un centre de location d'articles de sport est associé à un équipement sportif d'activités hivernales;

271 : un chalet est associé à un équipement sportif d'activités hivernales.

Autres dispositions particulières

332.0.1 : Un bâtiment ou une construction d'au plus trois mètres de hauteur, accessoire à la superficie végétalisée de la toiture et destiné au rangement d'articles de jardinage, n'est pas considérée dans le calcul de la hauteur;

403 : seule la partie de l'aire d'agrément qui est aménagée au niveau du sol est considérée aux fins de la superficie minimale d'aire d'agrément qui doit être aménagée sur un lot;

507 : l'installation d'un auvent ou d'un parasol est autorisée, sous réserve du respect des normes prescrites à l'article 507 du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme, R.V.Q. 1400;

537 : une construction ou un équipement pour l'enlèvement des matières résiduelles qui n'est pas visé

aux articles 164 à 168 du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme, R.V.Q. 1400, peut être implanté n'importe où sur un lot;

554 : localisation autorisée d'un café-terrasse selon les prescriptions prévues à l'article 554 du R.V.Q. 1400;

569 : deux bâtiments accessoires à un usage de la classe *Habitation* et détachés d'un bâtiment principal peuvent être adossés ou jumelés;

586 : le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être souterraine est de 100 %;

596 : aucun nombre minimal de stationnements n'est prescrit;

608.0.1 : l'aménagement d'une case de stationnement sur un lot situé à moins de 150 mètres et sur lequel n'est implanté aucun bâtiment principal est autorisée;

702 : l'abattage d'un arbre en cour arrière ou en cour latérale est autorisé pourvu qu'il reste, après cet abattage, au moins un arbre dans ces cours pour chaque tranche de 100 mètres carrés.

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

4.3 Les gabarits

Dans une vision à long terme, le processus de densification du centre-ville est souhaitable, notamment dans Saint-Roch. Les grandes artères sont les endroits vers lesquels elle prendra forme de façon plus soutenue. Dans les limites du PPU, les axes de la Couronne, Dorchester, Laurentienne, de la Pointe-aux-Lièvres et Saint-Joseph pourraient, à long terme, accueillir des gabarits plus importants, particulièrement dans la perspective de mise en service d'un service rapide par bus. À l'inverse, les cœurs d'îlots conserveront des gabarits qui correspondent à la structure bâtie traditionnelle de Saint-Roch de manière à en conserver les caractéristiques d'origine qui en déterminent son caractère singulier.

Les caractéristiques paysagères et historiques du quartier Saint-Roch commandent toutefois une certaine prudence dans la distribution des gabarits dans la réglementation d'urbanisme de manière à assurer une transition adéquate entre ces divers gabarits. À court terme, il est approprié de limiter les endroits où de grandes hauteurs (10 étages et plus) pourront être autorisées, compte tenu des caractéristiques d'ensemble du bâti. Les secteurs où l'on autorisera de plus forts gabarits sont les suivants :

- Le pôle de la place Jacques-Cartier et certaines propriétés au pourtour confirmant son statut de cœur du quartier;
- L'entrée du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, à l'intersection sud-ouest des rues de la Croix-Rouge et de la Pointe-aux-Lièvres, afin de créer un repère visuel à l'entrée du centre-ville;
- Le secteur de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres où l'on mise sur la création d'un quartier offrant un milieu de vie mixte, des services, des espaces de détente de qualité, le tout orienté selon des principes reconnus en matière de développement durable.

4.4 Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain des projets de fort gabarit

Contribuant à l'ajout de nouveaux logements dans le quartier, l'apport de projets de plus grande hauteur marquant les sites à haute visibilité est souhaitable au centre-ville. Pour faire en sorte que ces projets soient structurants au plan du paysage urbain, qu'ils s'intègrent harmonieusement au cadre bâti ancien, qu'ils préservent ou améliorent le confort des piétons sur l'espace public collectif, certains critères d'aménagement devront être respectés lors de la conception des projets sur les sites identifiés à la section 4.3. Le règlement R.V.Q. 1324, Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec régissant l'encadrement juridique de ses décisions concernant la construction et la transformation de bâtiments prévoit une série d'objectifs et de critères très détaillés qui, globalement, tiennent compte des critères ci-dessous qui encadreront les projets de plus fort gabarit dans les limites du PPU, notamment les suivants :

- Exiger un Traitement architectural de qualité exceptionnelle, intégrant les tendances contemporaines en architecture et en harmonie avec le milieu ancien :
- Articulation volumétrique par des avancées et des reculs et autres;
- Intégration d'un basilaire dont la hauteur et le traitement architectural créent une transition entre le niveau de la rue (échelle du piéton) et les parties en hauteur;
- Finesse dans la composition générale des façades contribuant au caractère d'une rue ou d'un espace : modulation, proportions, présences ou non de saillies;
- Traitement architectural qui assure l'interaction des activités du rez-de-chaussée avec l'espace public collectif : transparence des façades (surtout au rez-de-chaussée), absence de murs aveugles, localisation stratégique des accès, etc.
- Conception d'une architecture dont la performance est optimale en matière de consommation énergétique et de réduction des îlots de chaleur (toits verts, énergie solaire, matériaux de construction performants et autres);
- Intégration des principes d'accessibilité universelle;
- Intégration de tout équipement qui encourage les déplacements actifs et durables (abribus tempérés, supports à vélo);
- Intégration à l'architecture des éléments de mécanique du bâtiment et les équipements de service (conteneurs à déchets, débarcadères, équipements mécaniques au sol et sur la toiture);
- Intégration d'éléments culturels à l'architecture et à l'environnement des bâtiments : art public, etc.
-

5. La mise en œuvre : les projets particuliers de réaménagement et de mise en valeur

La mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme s'inscrit dans une vision nouvelle d'aménagement des quartiers, appuyée par les grands fondements de la Ville de Québec en matière de mobilité durable. Cette vision s'appuie sur la volonté de densifier les principaux pôles urbains du territoire et les secteurs contigus aux réseaux structurants actuels et projetés de transport en commun.

Les crédits disponibles, l'accès aux divers programmes de subvention gouvernementale, les priorités municipales et la conjoncture associée à la tenue de grands événements ou à la construction de grands projets publics conditionneront l'échéancier de réalisation de l'ensemble de ces projets. Par exemple, les décisions liées à la transformation de l'autoroute, le maintien au parc Victoria des activités de sécurité publique, le programme d'investissement municipal en matière de loisir, le délai pour la relocalisation d'entreprises commercialo-industrielles et l'intérêt des investisseurs de soutenir des projets dans ce secteur influenceront la mise en œuvre des projets.

La Ville souhaite associer ses grands partenaires publics pour concrétiser sa vision pour l'entrée de ville Saint-Roch et la réalisation de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres. Elle incite également les autres propriétaires privés, résidents, gens d'affaires et organismes à appuyer cette vision d'aménagement par des efforts consentis en matière d'amélioration du paysage urbain et du cadre bâti : nouvelles constructions, remplacement de bâtiments désuets sans valeur patrimoniale notable, amélioration des bâtiments principaux et secondaires, construction de terrains vacants. Pour encourager ces initiatives, elle appuiera la construction de nouveaux projets, soit par un accompagnement professionnel pour faciliter leur mise en œuvre, soit par des investissements sur le domaine public.

Confirmant ces intentions, la mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme propose une série d'actions pour chaque sous-secteur identifié à la carte 20. Ces actions concrétiseront les propositions de plans images illustrés aux cartes 21 et 22. Ces actions découlent d'objectifs précis ciblés pour chacun des cinq grands sous-secteurs de consolidation identifiés à la carte 14. De plus, deux sous-sections distinctes présentent le programme d'acquisition d'immeubles en lien avec la mise en œuvre des orientations ainsi que les divers projets d'aménagement du domaine public visant principalement le renforcement des liens piétons et cyclables et la mise en œuvre du concept Saint-Roch TechnoCulture.

5.1 Le secteur de la Pointe-aux-Lièvres

5.1.1 Objectif : Mettre en œuvre un projet de développement urbain exemplaire orienté sur les principes d'aménagement et de mobilité durable qui répond aux besoins de diverses clientèles, en matière de diversité de l'offre résidentielle, de services de proximité et d'accessibilité.

Dans sa vision de mise en valeur des propriétés du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, la Ville de Québec a déjà annoncé ses orientations pour la réalisation d'un écoquartier. Elle veut en faire un développement exemplaire, orienté en fonction des principes connus en cette matière et partagé aujourd'hui par une majorité de citoyens, d'investisseurs, de partenaires publics et privés et d'autres intervenants (associations communautaires, groupes cibles, architectes, urbanistes et spécialistes de divers domaines) oeuvrant à la mise en valeur de l'espace urbain.

Pour assurer la mise en œuvre de l'écoquartier, de grands fondements ont été établis afin de guider la prise de décision relativement aux projets qui seront soumis dans ce secteur. Ces fondements se déclinent en une série de critères faisant appel aux préceptes du développement durable en matière d'écologie urbaine, de mobilité, d'implantation, de gabarit, d'architecture et d'intégration au paysage urbain.

Moyens de mise en œuvre

La diversité de l'offre résidentielle et la diversité fonctionnelle

- Offrir des typologies d'habitations variées susceptibles de répondre aux besoins de divers types de ménages et conditions socio-économiques et conçues selon divers modes d'habitation (copropriété, locatif, logement abordable, etc.)
- Concevoir un projet mixte intégrant des usages permettant d'offrir à la fois un milieu de vie avec services de proximité, des lieux de détente et une destination pour le travail :
 - mixité verticale comprenant de l'habitation ou des services administratifs aux étages et des commerces et services au rez-de-chaussée;
 - mixité horizontale : bâtiments à vocations variées qui se côtoient dans un même environnement.

La qualité des aménagements et des bâtiments

- Prévoir un lotissement résidentiel dont le découpage des îlots facilite la circulation des personnes et l'appropriation de cours privées;
- Concevoir une implantation des bâtiments et une distribution des divers gabarits qui permette de bénéficier au maximum de la lumière naturelle et de l'ensoleillement à l'intérieur des unités d'habitations et des espaces de vie extérieurs;
- Faire en sorte que les nouvelles constructions procurent des espaces de vie sains et agréables pour les futurs résidents dont la facture contemporaine est à l'avant-garde des tendances en matière de design;
- Concevoir des constructions à l'architecture novatrice et de grande qualité :
 - L'architecture des bâtiments présente des décrochés et saillies qui créent une volumétrie intéressante et permet d'aménager des terrasses étagées;
 - Les matériaux de revêtement utilisés sont de qualité;
 - La composition des espaces intérieurs fait en sorte de créer des espaces de vie spacieux et lumineux;
 - Les bâtiments présentent une très grande fenestration, principalement du côté sud;
 - Le design et la structure des nouvelles constructions permettent de réduire l'impact du bruit en provenance de l'autoroute Laurentienne.

- Concevoir des bâtiments et des aménagements en fonction d'une stratégie écoénergétique et qui privilégient les énergies renouvelables;
 - Les matériaux utilisés dans la construction des bâtiments et les aménagements sont écologiques ou recyclés;
 - Les bâtiments comportent des composantes écologiques : toits verts, murs verts, surfaces perméables et réfléchissantes (lutte aux îlots de chaleur urbains);
 - Des techniques environnementales de pointe sont utilisées pour la gestion courante des bâtiments et des aménagements comme les énergies passives (ventilation naturelle, solaire passif, orientation des bâtiments) ou renouvelables (géothermie, énergie solaire, éolienne, biomasse, et autres).

Des lieux et des espaces extérieurs agréables, polyvalents, en continuité avec le milieu naturel du secteur et les réseaux récréatifs existants

- Faire une large place à l'aménagement d'espaces publics et semi-publics extérieurs en favorisant leur appropriation
 - Une esplanade plantée de nombreux arbres et végétaux relie le parc de la Pointe-aux-Lièvres au quartier Saint-Sauveur, dans l'axe de la rue Lee.
- Implanter les bâtiments de manière à les relier par des circuits piétons et, dans la mesure du possible, des pistes cyclables
 - Un réseau d'axes piétons relie les bâtiments, le parc de la Pointe-aux-Lièvres, le parc linéaire de la rivière Saint-Charles et l'esplanade centrale; il est idéalement dissocié des parcours automobiles;
 - Des parcours cyclables relient les bâtiments au corridor de la rivière Saint-Charles;
 - Les stationnements des résidents et des travailleurs sont souterrains à 100 %. Quelques espaces de stationnements desservant l'ensemble des immeubles peuvent être aménagés pour les visiteurs et la clientèle des commerces et bureaux.
- Minimiser les espaces extérieurs destinés uniquement aux véhicules
 - Les stationnements des résidents et des travailleurs des bâtiments projetés sont souterrains à 100 %;
 - Les espaces de stationnements extérieurs desservant les visiteurs et la clientèle des commerces et bureaux sont aménagés en intégrant des îlots de verdure et des plantations ; ces aménagements permettent la rétention des eaux de ruissellement.
- Intégrer les préceptes d'accessibilité universelle dans la conception des lieux publics

Le réseau de rues et le stationnement

- Planifier un réseau de rues au caractère polyvalent qui favorise les déplacements à pied et à vélo et conçu selon des principes reconnus en matière d'aménagement durable
 - Le lotissement comporte un nombre limité de rues; la géométrie des rues, plus étroites, fait en sorte de favoriser et de sécuriser les déplacements à pied et à vélo afin de restreindre l'utilisation de la voiture;
 -
 - La rue de la Pointe-aux-Lièvres constitue la principale voie d'accès nord-sud du lotissement projeté; elle est conçue de manière à prévoir l'implantation des structures pour d'éventuelles lignes de service rapide par bus;
 - La rue qui structure l'esplanade centrale constitue la colonne vertébrale du lotissement projeté; elle est conçue de manière à créer un lien fort entre les deux

secteurs séparés par l'autoroute et à rendre possible sa transformation éventuelle en boulevard urbain;

- La conception des rues fait en sorte que le rejet d'eau de surface envoyé vers le réseau pluvial de la ville est réduit au minimum; des aménagements paysagers font en sorte de retenir et de filtrer les eaux de ruissellement.

La gestion des matières résiduelles, des sols et de l'eau

- Prévoir dans la conception du développement une approche privilégiée en matière de gestion des matières résiduelles : recyclage pendant le chantier, tri à la source, collecte des matières compostables, point de collecte des déchets dangereux et autres;
- Proposer une stratégie de gestion des sols : restauration et revalorisation des terrains désaffectés et des sols contaminés, récupération des sols et autres;
- Intégrer, à la conception des bâtiments et des aménagements, une approche écologique de gestion de l'eau favorisant la diminution de la consommation d'eau et une saine gestion des eaux de pluie.

5.1.2 Objectif : Procéder à l'amélioration du domaine public et favoriser la mise en œuvre de l'écoquartier

La Ville collaborera à la réalisation de l'écoquartier en procédant aux investissements publics pour en faire un projet exemplaire qui répond à l'ensemble des critères énoncés précédemment. Le concept de développement prévoit notamment la création d'un axe fort dans le prolongement des axes Lee/Robert-Rumilly, destiné aux déplacements actifs. Le prolongement de cet axe via une passerelle enjambant la rivière Saint-Charles tissera un lien entre le parc de la Pointe-aux-Lièvres avec le quartier du Vieux-Limoilou.

Moyens de mise en œuvre

- Procéder à la réfection de la rue de la Pointe-aux-Lièvres et à la construction d'autres infrastructures publiques nécessaires au projet comme l'esplanade centrale;
- Terminer les études de caractérisation des sites à construire (ou compléter la décontamination des sites à construire);
- Procéder au besoin à l'acquisition des immeubles nécessaires à la réalisation du plan d'aménagement qui sera approuvé par la Ville;
- Bonifier les équipements récréatifs du parc de la Pointe-aux-Lièvres;
- Élaborer ou mettre à jour les dispositions réglementaires pour permettre la construction de projets selon les gabarits, les usages et autres aspects inclus dans le concept global d'aménagement approuvé par la Ville;
- Procéder à l'aménagement de l'Esplanade reliant l'écoquartier au parc Victoria;
- Construire une passerelle reliant le parc de la Pointe-aux-Lièvres et l'écoquartier au secteur de Limoilou.

5.2 Le secteur entre la rue de la Croix-Rouge et la rue du Prince-Édouard

5.2.1 Objectif : Planifier le développement ou la requalification des îlots dont la fonction et le bâti sont susceptibles de se transformer à long terme

Le secteur compris entre les rues de la Croix-Rouge et du Prince-Édouard concentre des immeubles de bureaux appartenant notamment au gouvernement fédéral ainsi qu'à l'entreprise Rothmans. Dans la perspective de l'implantation du service rapide par bus et d'un pôle d'échange de transport en commun, en continuité avec le développement de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, la relocalisation souhaitable des activités industrielles et le déplacement probable de fonctions administratives imposent une réflexion sur le recyclage de ces propriétés dont la localisation à l'entrée de la ville est hautement stratégique. Avec l'aménagement d'un futur boulevard, l'utilisation du terre-plein séparant les propriétés de l'autoroute assurerait un meilleur encadrement bâti, le long de l'artère.

À court terme, une réflexion sur l'aménagement actuel de l'intersection de la rue de la Croix-Rouge et de l'autoroute Laurentienne demeure toutefois un enjeu important pour faciliter l'accès au parc Victoria pour les déplacements à pied et à vélo, appelés à s'accroître avec la réalisation de l'écoquartier.

Moyens de mise en oeuvre

- Ajuster les règles d'urbanisme, notamment en matière d'usages autorisés, de manière à refléter les orientations futures souhaitées;
- Évaluer le potentiel de requalification ou de reconstruction des propriétés industrielles et administratives, en incluant le terre-plein longeant l'autoroute au sud de la rue du Prince-Édouard.

5.3 Le cœur du PPU : les îlots au sud de l'axe Simon-Napoléon-Parent/du Prince-Édouard

5.3.1 Objectif : Analyser le potentiel de consolidation des terrains vacants

L'intersection de l'autoroute et de la rue Simon-Napoléon-Parent marque l'entrée réelle au centre-ville. La densité et l'interface construites de part et d'autre des rues Dorchester et de la Couronne confirment le caractère urbain au sud du parc Victoria ainsi que la fin et le début de l'autoroute. Ce premier contact avec le milieu bâti du centre-ville est toutefois mal exploité, l'occupation des terrains se limitant à des bâtiments de petits gabarits, parfois désuets. La réflexion qui s'impose sur la requalification de ce secteur permettra de redéfinir la trame de rues complexe à l'approche de l'autoroute en tenant compte du potentiel des espaces non construits, des bâtiments désuets et des fonctions à déménager.

Moyens de mise en oeuvre

- Repenser la trame de rue au carrefour formé des axes Laurentienne/Simon-Napoléon-Parent/Lalemant/Prince-Édouard afin de maximiser le potentiel de développement des îlots contigus et en tenant compte d'un éventuel parcours de service rapide par bus dans la rue de la Couronne;
- Repenser l'intersection de la voie de desserte de l'autoroute Laurentienne et de la rue de la Couronne en tenant compte du passage éventuel du service rapide par bus;
- Favoriser la construction d'un nouveau bâtiment à l'intersection des rues Saint-Anselme, Caron et Simon-Napoléon-Parent en assurant une meilleure reconnexion de la rue Caron à

la trame de rues du quartier;

- Évaluer le potentiel de développement et construire les terrains vacants de part et d'autre de la rue Lalemant, en incluant la propriété à l'angle des rues Bernard-Léonard et du Prince-Édouard;
- Construire les terrains vacants dont le milieu environnant potentiel de développement le permet;
- Ajuster les règles d'urbanisme, notamment en matière d'usages autorisés et de hauteur, de manière à refléter les orientations futures souhaitées;
- Analyser la possibilité de déménager les usages industriels présents dans ce secteur.

5.4 La place Jacques-Cartier et les îlots contigus

5.4.1 Objectif : Moderniser la bibliothèque Gabrielle-Roy et optimiser le potentiel de consolidation de l'îlot

Figure emblématique du dynamisme culturel du quartier Saint-Roch et vitrine de la TechnoCulture, la bibliothèque Gabrielle-Roy et sa place publique connaîtront à moyen terme des transformations majeures. Appelés à jouer un rôle de premier plan dans la vision de développement du réseau des bibliothèques de la ville de Québec, ses espaces intérieurs seront entièrement mis à jour. Ces interventions, combinées à la construction d'un nouvel immeuble comme élément phare de Saint-Roch, viendront renforcer le pôle central de la bibliothèque.

Moyens de mise en oeuvre

- Permettre l'optimisation du site de la place Jacques-Cartier par la construction d'un nouveau bâtiment à l'emplacement de l'auditorium d'une hauteur maximale de 60 mètres;
- Au besoin, procéder aux acquisitions nécessaires pour permettre le redéveloppement de l'ensemble de l'îlot de la place Jacques-Cartier, dans le cadre d'un programme d'acquisition d'immeubles présenté à la section 5.6;
- Moderniser et réorganiser les espaces intérieurs de la bibliothèque Gabrielle-Roy afin d'adapter les lieux aux nouvelles réalités technologiques et aux besoins des usagers.

5.4.2 Objectif : Réaménager les espaces publics de la place Jacques-Cartier et son pourtour, en tenant compte des divers paramètres sous-jacents à la création d'un lieu polyvalent

Afin d'en faire un projet structurant pour le centre-ville et de redonner aux citoyens un espace public d'envergure soutenant la vie de quartier et pouvant accueillir des événements festifs en toute saison, des travaux majeurs de réfection des infrastructures publiques seront nécessaires.

Les interventions prévues sur le domaine public pour mettre en œuvre le concept élaboré prévoient des travaux de réfection complète de la place publique et de la chaussée des rues du Roi et Saint-Joseph en apportant des améliorations visant à accroître le confort et la sécurité des piétons et à bonifier le paysage urbain du secteur.

Bien que l'on mise sur une croissance de la part modale du transport en commun au centre-ville, la disponibilité des espaces de stationnement reste une composante majeure de l'attraction qu'exerce un secteur sur la venue de nouveaux résidents et l'augmentation de l'achalandage dans les commerces, surtout pour les déplacements autres que les destinations domicile-travail. Cet enjeu incontournable milite donc en faveur d'un agrandissement du stationnement public souterrain existant

afin de mieux répondre aux besoins des résidents, commerces et services du quartier Saint-Roch.

Moyens de mise en œuvre

- Reconstruire la place Jacques-Cartier en prolongeant celle-ci vers la rue du Roi où transiteront encore plusieurs parcours d'autobus réguliers:
 - concevoir le design de la nouvelle place, ses équipements et son mobilier urbain de manière à reproduire la vision technoculturelle associée à ce lieu et à son caractère polyvalent;
 - intégrer à la réflexion les préoccupations sur la réduction des îlots de chaleur.
- Reconstruire et agrandir le stationnement souterrain;
- Reconfigurer les rues du Roi et Saint-Joseph en adaptant les aménagements pour faciliter les déplacements actifs et améliorer le paysage urbain :
 - rétrécissement des chaussées;
 - élargissement de trottoirs permettant l'aménagement de terrasses;
 - reconfiguration des accès au stationnement intérieur;
 - retrait des baies de stationnement pour les taxis dans la rue Saint-Joseph;
 - bonification des aménagements en lien avec le transport en commun dans la rue du Roi (intégration d'abribus tempérés, mobilier urbain adéquat).

5.5 Le parc Victoria et les grandes institutions scolaires

5.5.1 Objectif : Consolider l'offre récréative et les aménagements du parc (bonification des structures de jeux existantes) en offrant une plus grande ouverture sur le milieu urbain

Cet objectif annonce la volonté de consolider la vocation récréative prioritaire du parc, par la bonification de ses équipements. Il vise également à redonner au parc une meilleure vitrine sur l'espace public urbain. Malgré son importante superficie, l'accès à cet espace public demeure problématique pour les piétons et cyclistes en provenance de la portion sud du quartier et du secteur Pointe-aux-Lièvres/Limoilou.

La relocalisation éventuelle du poste de police permettra de réintégrer cette propriété au parc.

La bonification des aménagements paysagers en périphérie du parc permettra une meilleure intégration des stationnements, dans la mesure où leur maintien est une condition essentielle à la fréquentation du stade et où il répond aux besoins de la population et des travailleurs du secteur.

À court terme, l'aménagement prévu d'un terrain de soccer synthétique et la bonification projetée de certaines installations de jeux contribueront grandement à améliorer les aménagements existants.

Moyens de mise en œuvre

- Planifier le réaménagement des stationnements de surface existants de manière à maximiser le nombre de cases disponibles et à intégrer des aménagements paysagers;
- Amorcer une réflexion sur l'aménagement des espaces libérés à la suite de la relocalisation du poste de police et profiter de cet espace libéré pour marquer le seuil du parc Victoria dans le quartier Saint-Roch et accroître son verdissement ;
- Évaluer la possibilité de partager l'utilisation des stationnements au pourtour des grandes

institutions d'enseignement durant les périodes de fort achalandage;

- Bonifier les équipements récréatifs du parc Victoria;
- Améliorer l'accès au parc pour les piétons et les vélos :
 - créer un axe fort destiné prioritairement aux déplacements actifs, dans le prolongement Robert-Rumilly/Lee vers l'esplanade projetée dans l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres;
 - mettre en œuvre le tracé prévu au plan directeur du réseau cyclable pour la rue Caron;
 - entretenir les structures des passerelles enjambant l'autoroute pour y sécuriser les déplacements, en attendant leur démantèlement dans le cadre des travaux de transformation de l'autoroute.

5.6 Le programme d'acquisition d'immeubles

Pour soutenir la réalisation de ses grandes orientations, la ville envisage la possibilité de procéder à l'acquisition de certains immeubles localisés dans le territoire visé par le PPU, soit à ses propres fins ou en vue de leur aliénation ou de leur location aux fins prévues au programme particulier d'urbanisme.

À cette fin, la Ville de Québec instaure donc un programme d'acquisition d'immeubles pour une partie de son secteur central que constitue le territoire du présent PPU.

Les interventions projetées par les projets particuliers de réaménagement et de mise en valeur prévus au présent chapitre sont susceptibles de nécessiter le remembrement de certains lots. La Ville entend donc au besoin, acquérir de gré à gré ou par expropriation, certains immeubles pour les projets qu'elle envisage, détenir et administrer le cas échéant des tels immeubles et exécuter les travaux d'aménagement, de restauration ou de démolition requis sur ces immeubles.

Le redéveloppement de l'ensemble de l'îlot de la place Jacques-Cartier incluant tous les immeubles compris dans le quadrilatère formé par les rues Saint-Joseph Est, Dorchester, de la Couronne et du Roi pourra au besoin faire l'objet d'acquisitions prévues au présent programme. De même, certains immeubles localisés au nord-ouest de la rue de la Croix-Rouge, entre la rue de la Pointe-aux-Lièvres et l'autoroute Laurentienne pourraient également être acquis par la Ville. Enfin, pour mettre en œuvre ses objectifs de verdissement, la Ville envisage également l'opportunité d'acquérir un ou plusieurs propriétés à cette fin dans les limites du territoire du PPU.

5.7 Les autres projets d'amélioration du domaine public

5.7.1 Objectif : Procéder aux interventions sur le domaine public qui améliorent le paysage urbain et contribuent à la réduction des îlots de chaleur

Moyens de mise en œuvre

- Mettre en place une table de concertation impliquant la population et d'autres intervenants du milieu pour identifier les actions et projets concrets d'aménagement de l'espace public qui tiennent compte des attentes du milieu et des objectifs de la Ville pour assurer la mise en œuvre du PPU;
- Évaluer les sites potentiels de verdissement dans les limites du PPU;
 - identifier les lieux potentiels d'aménagement de nouveaux espaces verts publics le long des grands axes du territoire du PPU et procéder aux éventuelles acquisitions requises;
 - analyser la pertinence de revoir à la hausse les normes d'aire verte imposées dans les

règles d'urbanisme et l'impact de ces normes sur l'amélioration du bâti existant et les nouvelles constructions;

- analyser tout autre potentiel de verdissement et les interventions susceptibles d'atteindre de tels objectifs;
- Créer un axe fort destiné prioritairement aux déplacements actifs, dans le prolongement Robert-Rumilly/Lee vers l'esplanade projetée dans l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres;
- Développer des projets d'art public, d'aménagement urbain ou d'animation pouvant intégrer la dimension technoculturelle de Saint-Roch (fresques technoculturelles, événements ponctuels d'animation urbaine, modification au mobilier et à l'éclairage urbains, etc.).

5.7.2 Objectif : Procéder aux interventions sur le domaine public qui favorisent les déplacements actifs

Les interventions proposées sur le domaine public visent prioritairement à encourager les déplacements actifs et à reconnecter le tissu urbain de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne. Les moyens proposés ci-dessous se déclineront en plusieurs projets d'aménagement urbain en fonction des opportunités financières.

Moyens de mise en œuvre

- Amorcer des discussions avec le MTQ (études de pré faisabilité) en vue de la transformation de l'autoroute en boulevard, pour la portion au sud de la rivière Saint-Charles;
- Intégrer à la réflexion sur la transformation de l'autoroute la perspective du passage du service rapide par bus en prévoyant l'espace nécessaire à l'installation des diverses structures nécessaires;
- Aménager les parcours cyclables inscrits au plan directeur du réseau cyclable;
- Adapter l'aménagement de la rue Caron pour en faire la colonne vertébrale des déplacements actifs du secteur et le lien structurant principal vers le parc Victoria;
- Maintenir et bonifier les réseaux piétons et cyclables vers le parc et à l'intérieur de celui-ci :
 - entretenir de façon sécuritaire les passerelles enjambant l'autoroute d'ici à sa transformation en boulevard;
 - repenser l'aménagement de l'avenue Simon-Napoléon-Parent afin de sécuriser la traversée des piétons vers le parc Victoria;
 - analyser la possibilité de permettre la traversée piétonne, à l'intersection de la rue de la Croix-Rouge pour relier le parc à l'écoquartier et au secteur de Limoilou.
- Construire des passerelles piétonnes en des endroits stratégiques afin de relier Limoilou au quartier Saint-Roch, à partir du parc linéaire de la rivière Saint-Charles;
- Mettre en place une table de concertation impliquant les divers intervenants concernés par ces préoccupations, notamment la population du quartier;

Conclusion

Les premières phases de réalisation de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, amorceront dès 2013, le processus qui sculptera le nouveau paysage de l'entrée de ville Saint-Roch. À l'image de celle qui a transformé le secteur dans les années 60, cette vaste opération urbaine accentuera la pression sur les enjeux liés à la requalification de l'autoroute.

L'intégration réussie de l'urbanisation et des transports, fortement exprimée dans le Plan de mobilité durable, se traduira pour l'entrée de ville Saint-Roch par une réappropriation des espaces utilisés actuellement pour satisfaire les exigences liées à un nombre sans cesse croissant de véhicules circulant en direction du centre-ville. La réflexion sur la transformation de l'autoroute Laurentienne s'inscrit dans cette vision. À long terme, la récupération des terrains résiduels de son emprise et des espaces utilisés comme stationnements de surface feront place à des projets porteurs pour le centre-ville, en plus de contribuer à l'accueil de nouveaux résidents.

Or, la diminution souhaitée des déplacements automobiles au centre-ville est tributaire d'une desserte efficace en transport en commun. Celle-ci devrait s'accroître avec l'implantation d'un service rapide par bus sur les grands axes nord-sud du secteur. Parallèlement, la création d'un environnement urbain qui incite à la marche et au vélo se traduira par une série d'interventions sur le domaine public, dont la mise en œuvre d'un réseau cyclable et l'amélioration de traverses piétonnes, notamment vers le parc Victoria et le futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres.

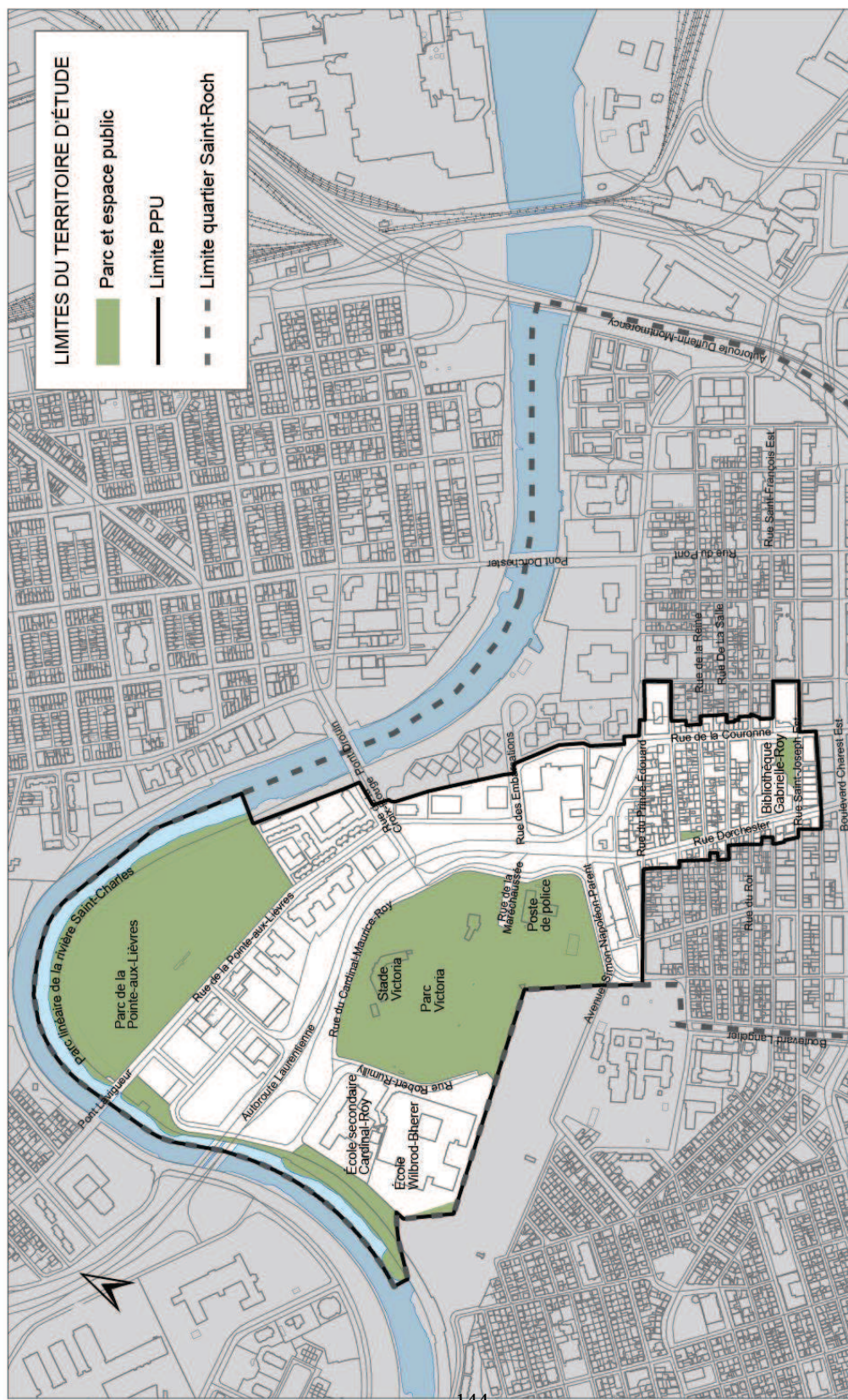
La vitalité économique du centre-ville et la pression immobilière conséquente incitent toutefois à une certaine prudence dans le choix et la localisation des grands projets de densification à l'entrée de la ville. Consciente de l'impact des grands projets sur les milieux anciens, la Ville a ciblé les sous-secteurs à l'intérieur du PPU vers où elle entend les diriger afin d'en préserver les caractéristiques d'ensemble. La place Jacques-Cartier est identifiée comme site privilégié d'accueil d'un nouveau projet porteur pour le centre-ville, combiné à la volonté d'en faire le noyau majeur des déplacements en transport en commun et le cœur culturel de Saint-Roch. Les interventions urbaines sur la place et le réaménagement de la bibliothèque Gabrielle-Roy concrétiseront la vision technoculturelle annoncée pour le centre-ville.

Le suivi et l'échéancier liés à la mise en œuvre des actions sur le domaine public, identifiés au PPU, dépendront des crédits disponibles de la Ville et des priorités d'investissements de ses grands partenaires. La contribution de la population résidente, des propriétaires, des développeurs, des architectes et des artistes à l'amélioration du paysage urbain rendra possible la vision exprimée.

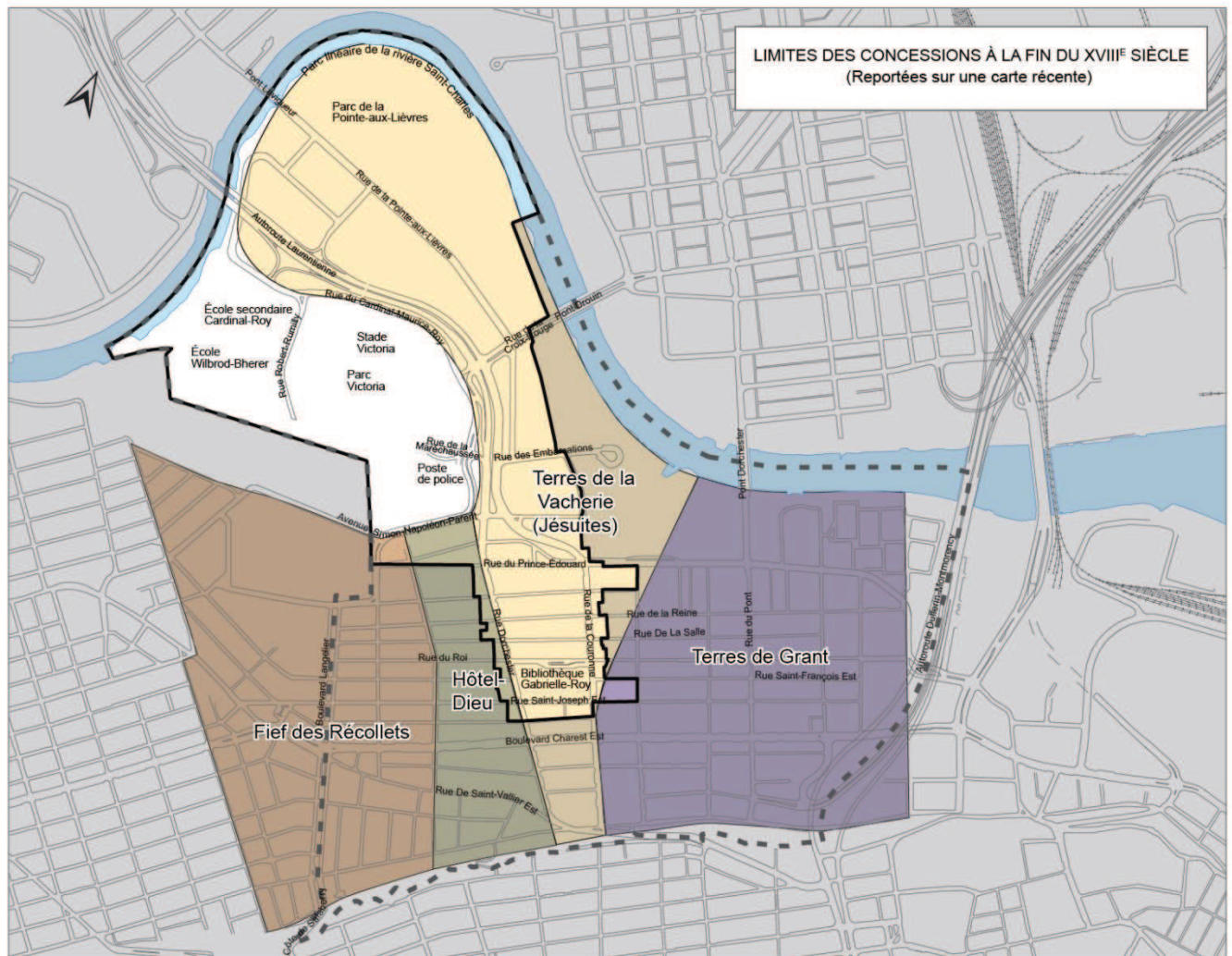
.

ANNEXE I : Cartographie

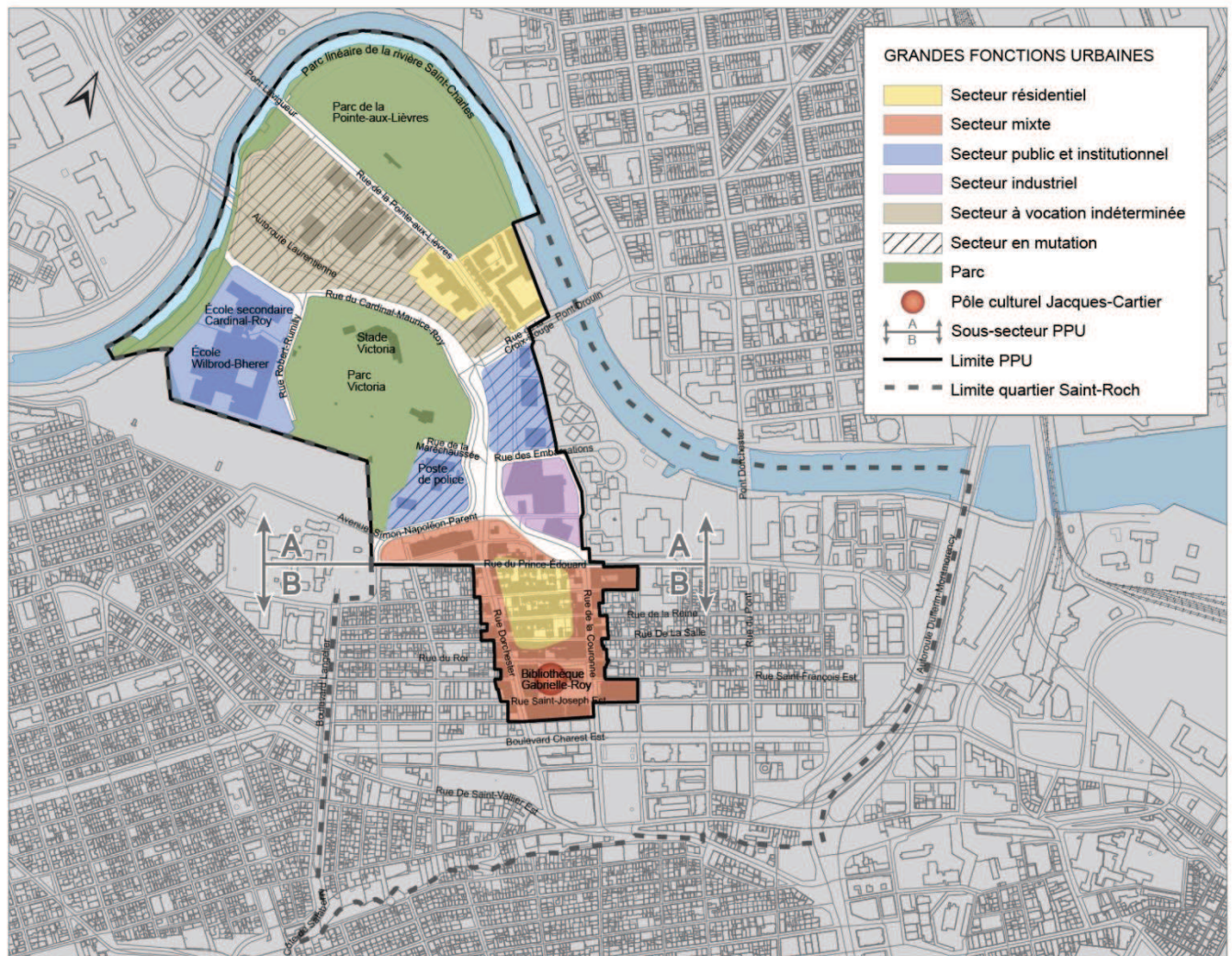
CARTE 1 – Limites du programme particuliers d'urbanisme



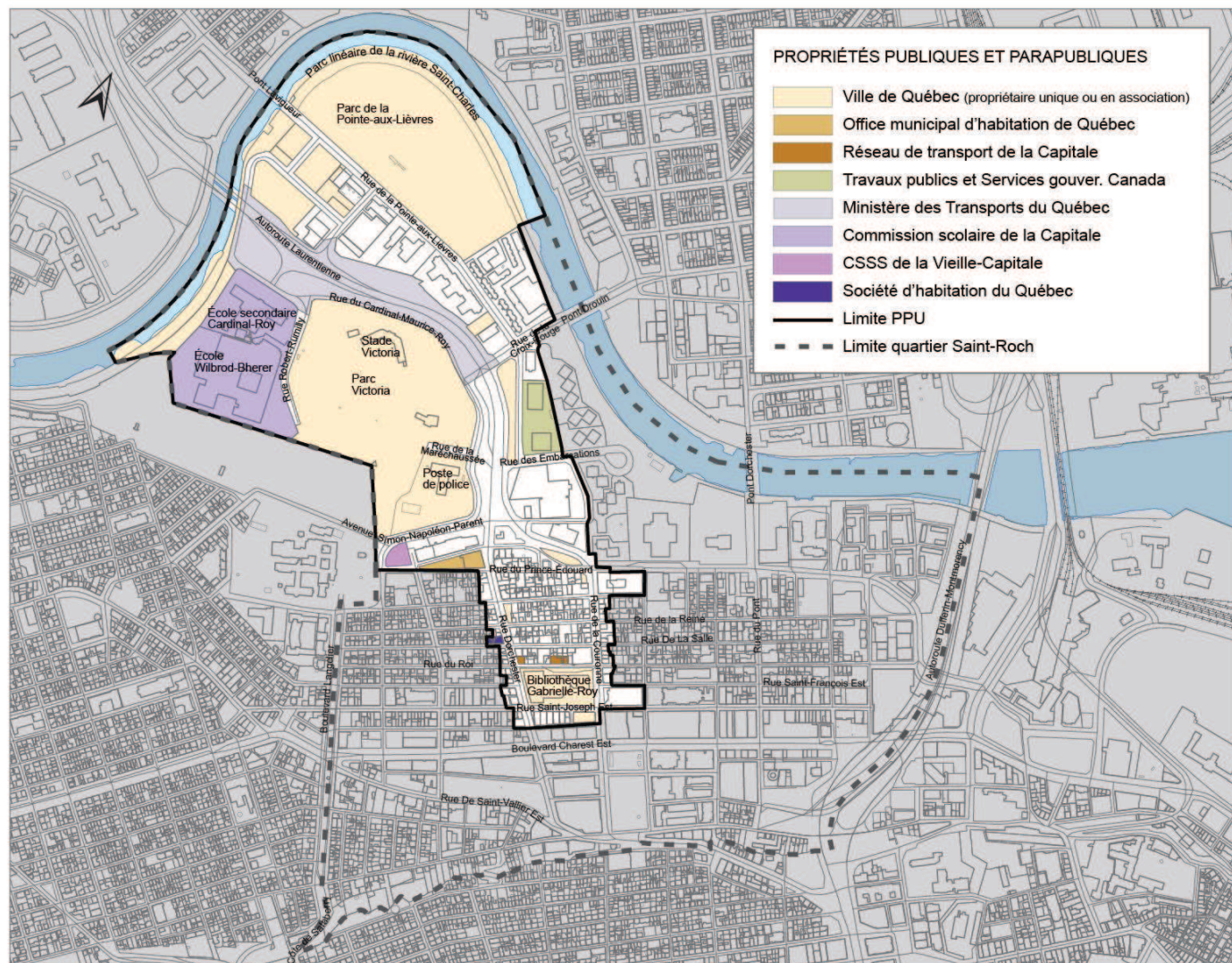
CARTE 2 – Limite des concessions à la fin du XVIII^e siècle



CARTE 3 – Grandes fonctions urbaines



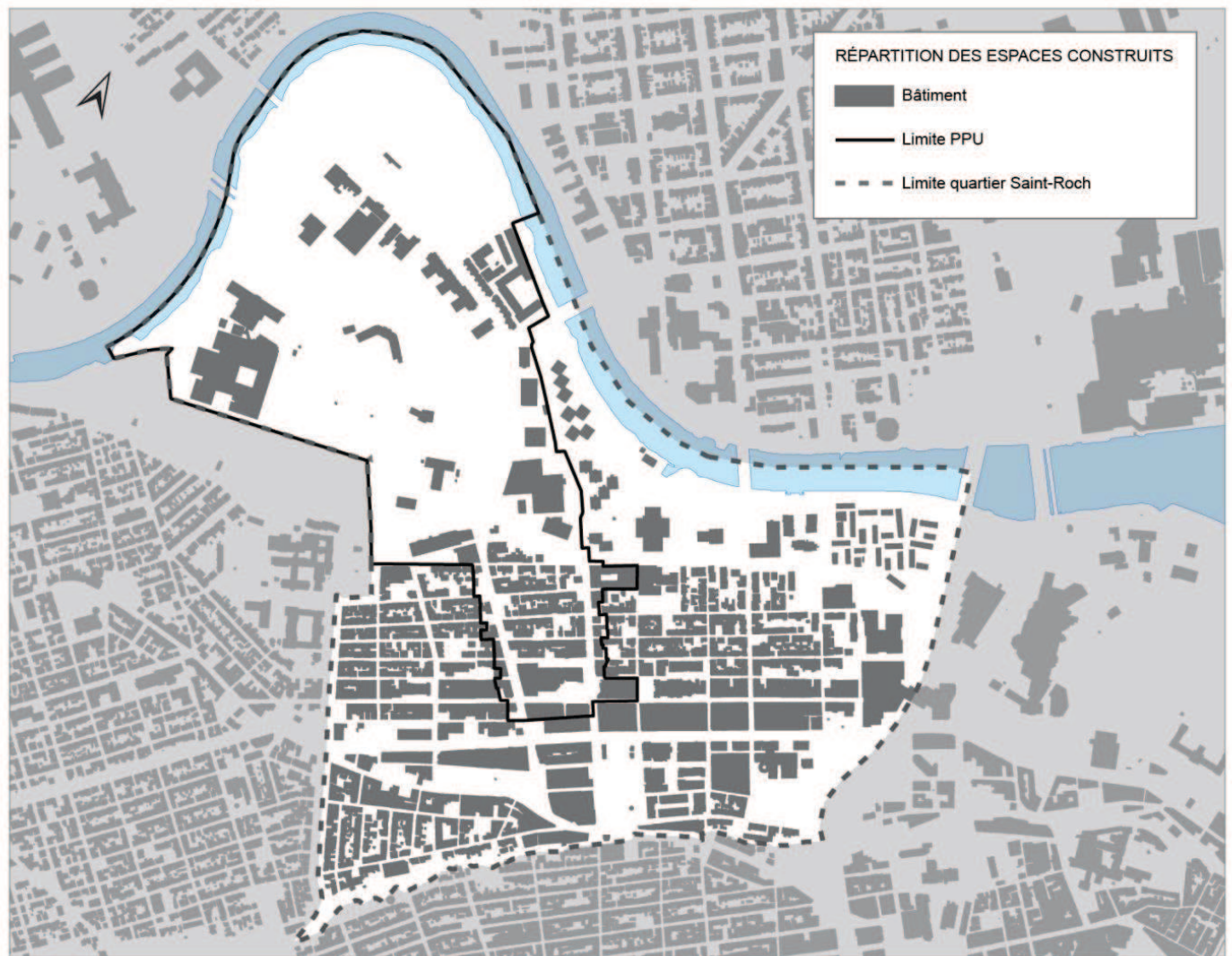
CARTE 4 – Propriétés publiques et parapubliques



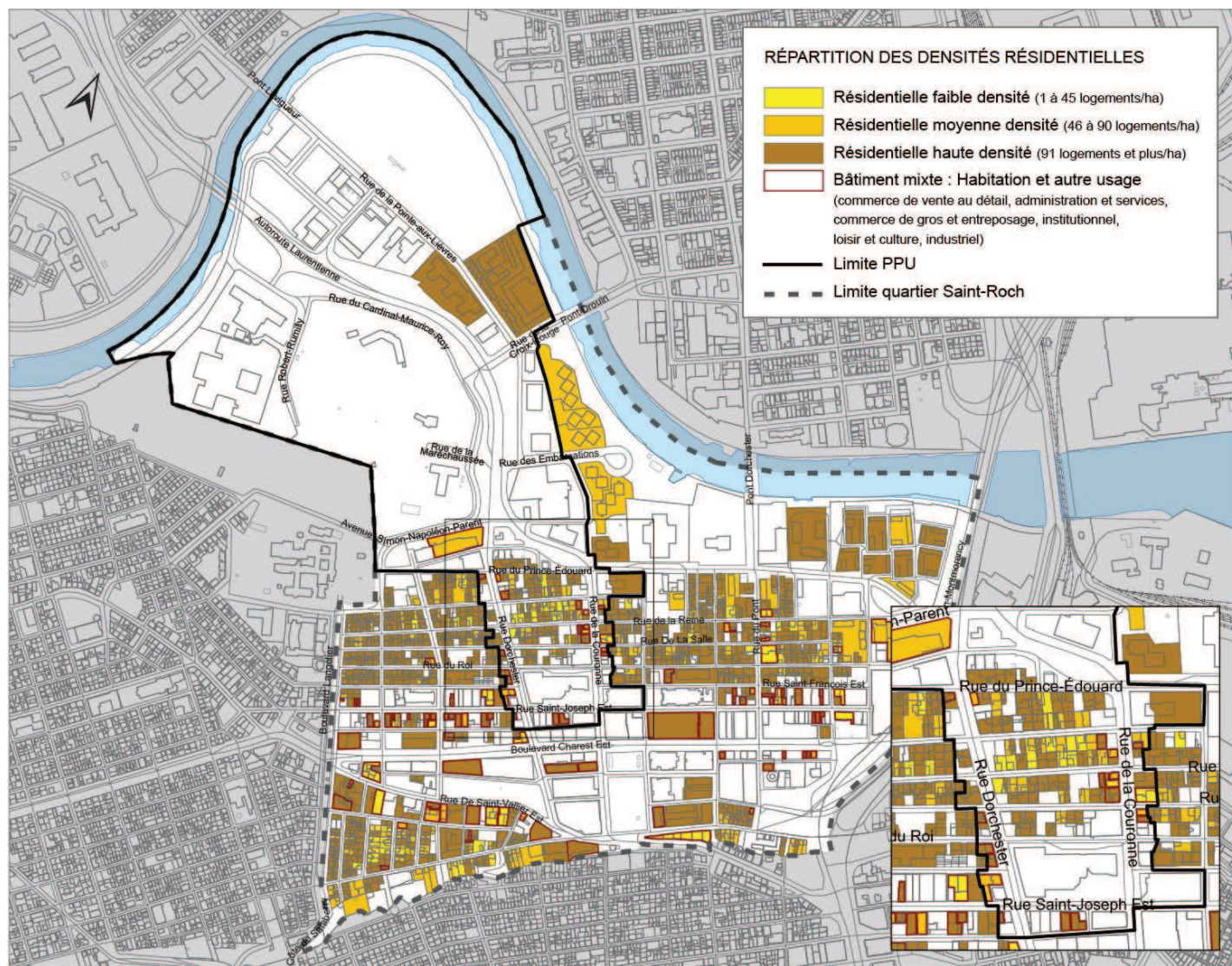




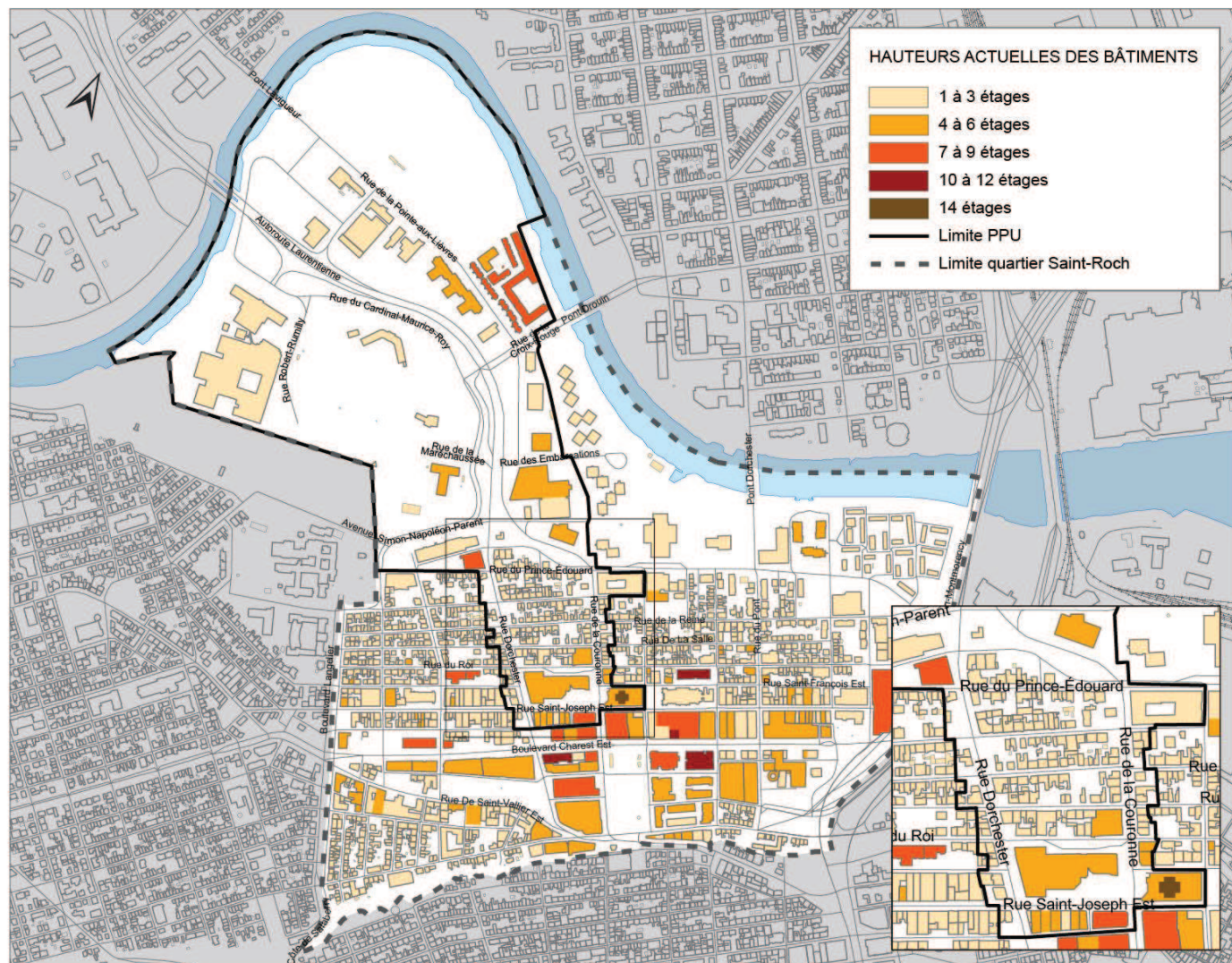
CARTE 7 – Répartition des espaces construits



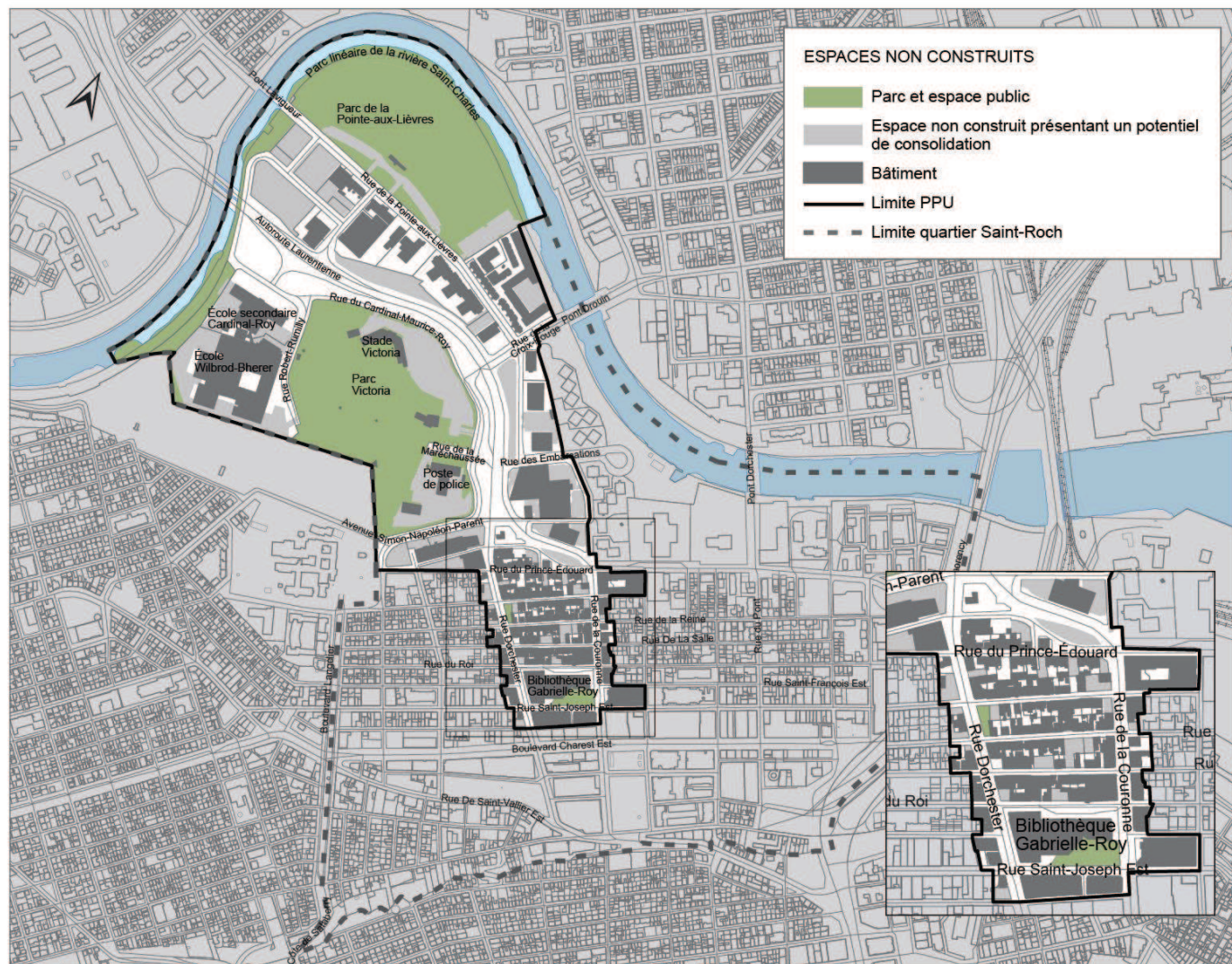
CARTE 8 – Répartition des densités résidentielles



CARTE 9 – Hauteurs actuelles des bâtiments



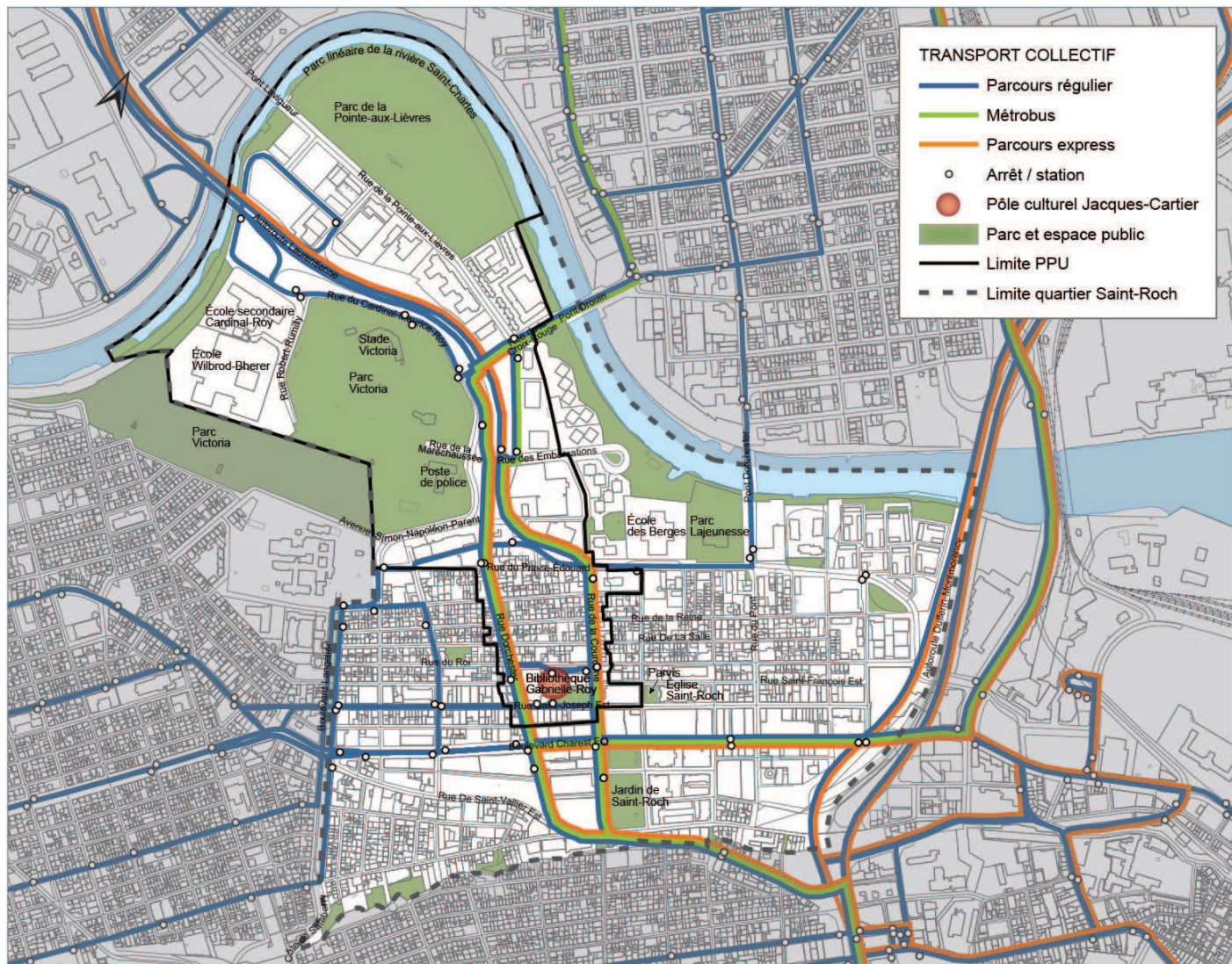
CARTE 10 – Espaces non construits



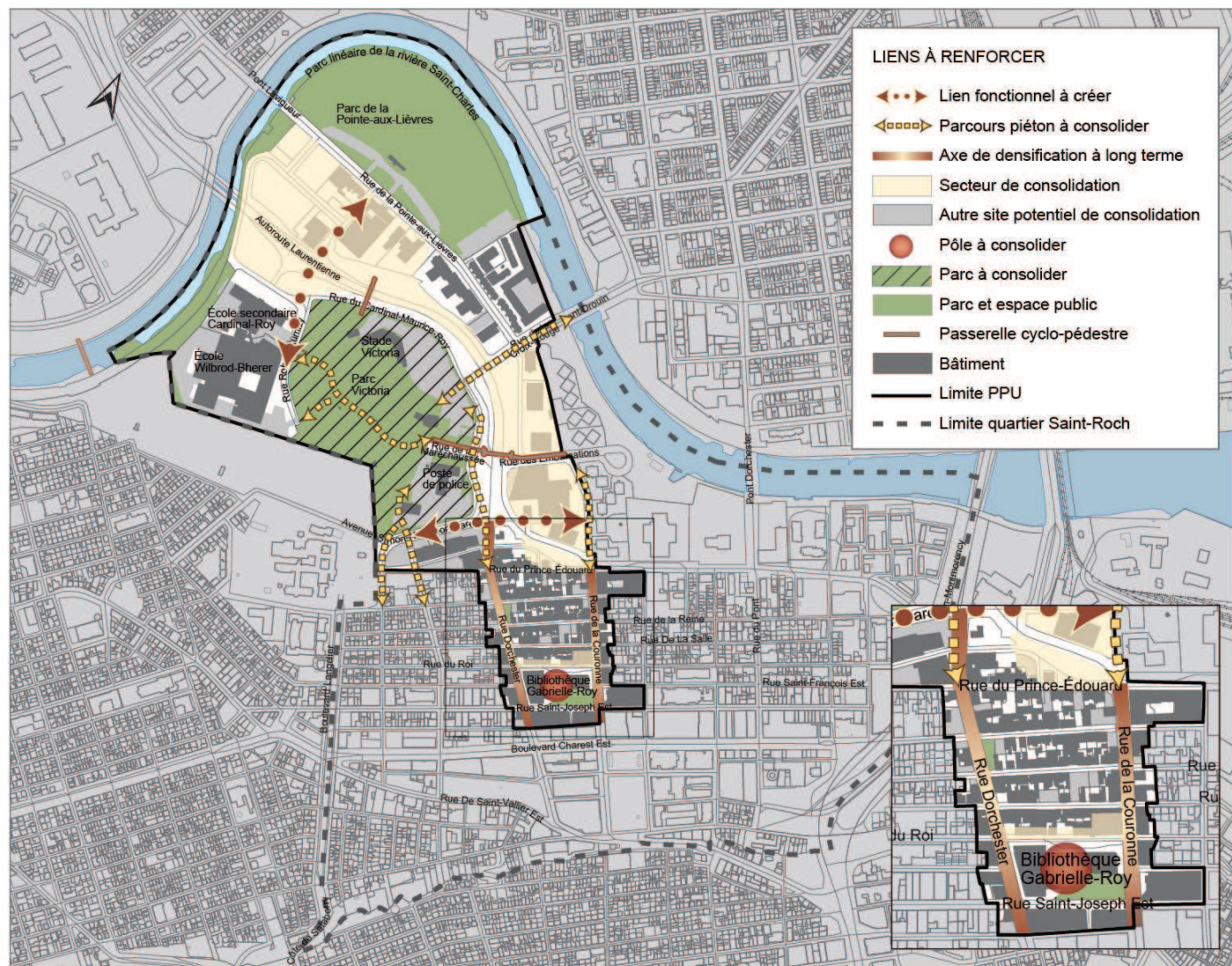
CARTE 11 – Parcs et espaces publics



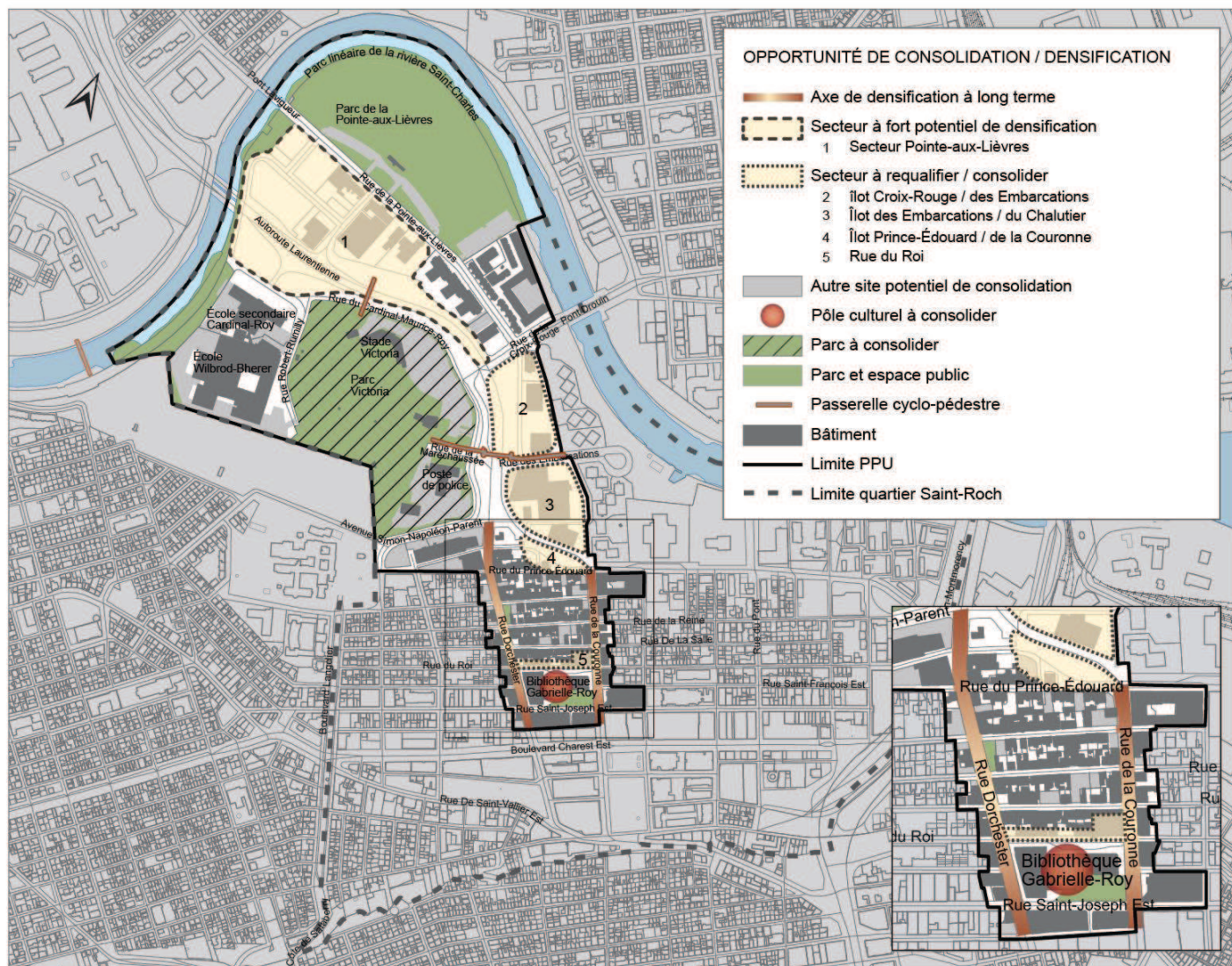
CARTE 12 – Réseau de transport collectif



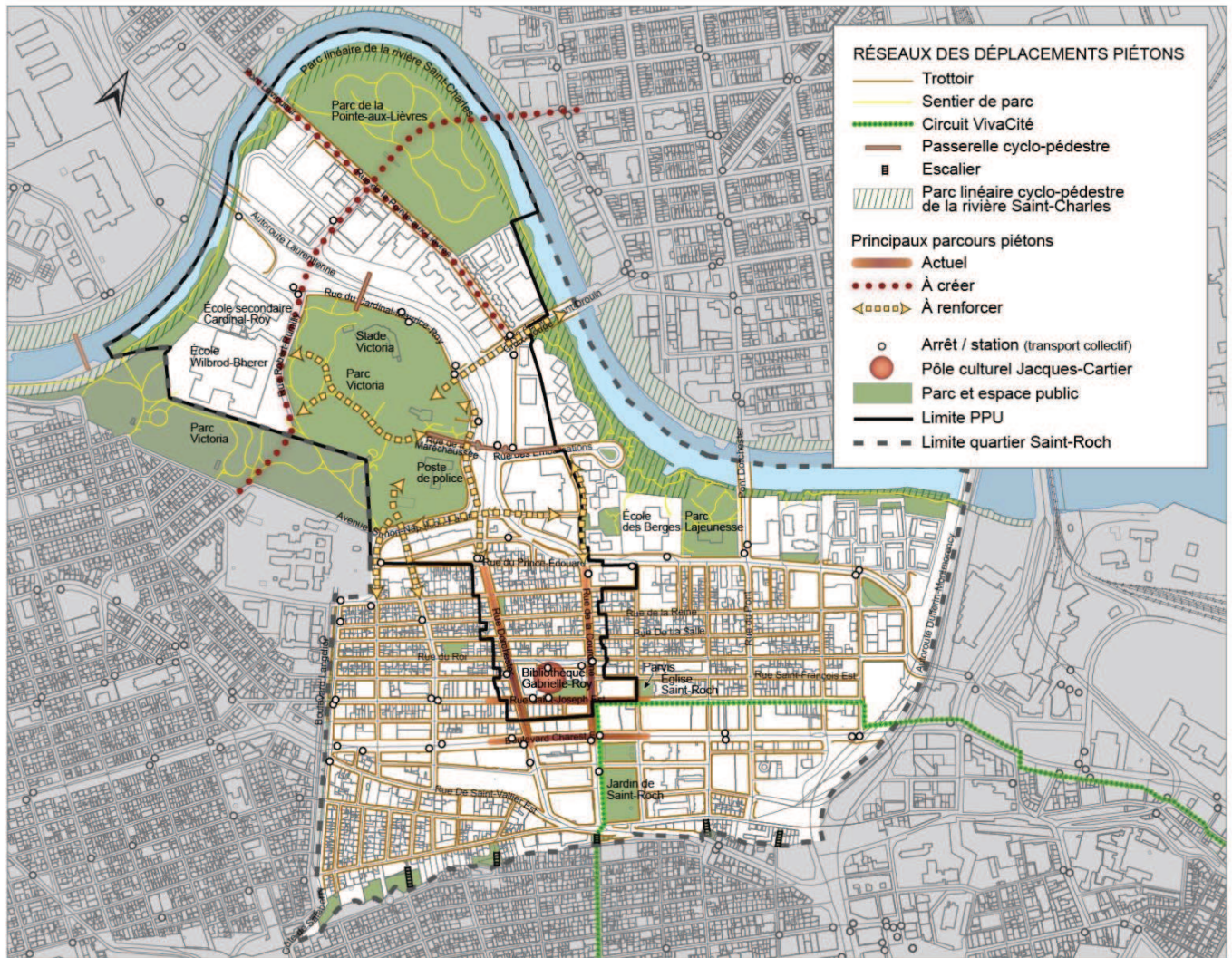
CARTE 13 – Liens à renforcer



CARTE 14 –Opportunité de consolidation / densification



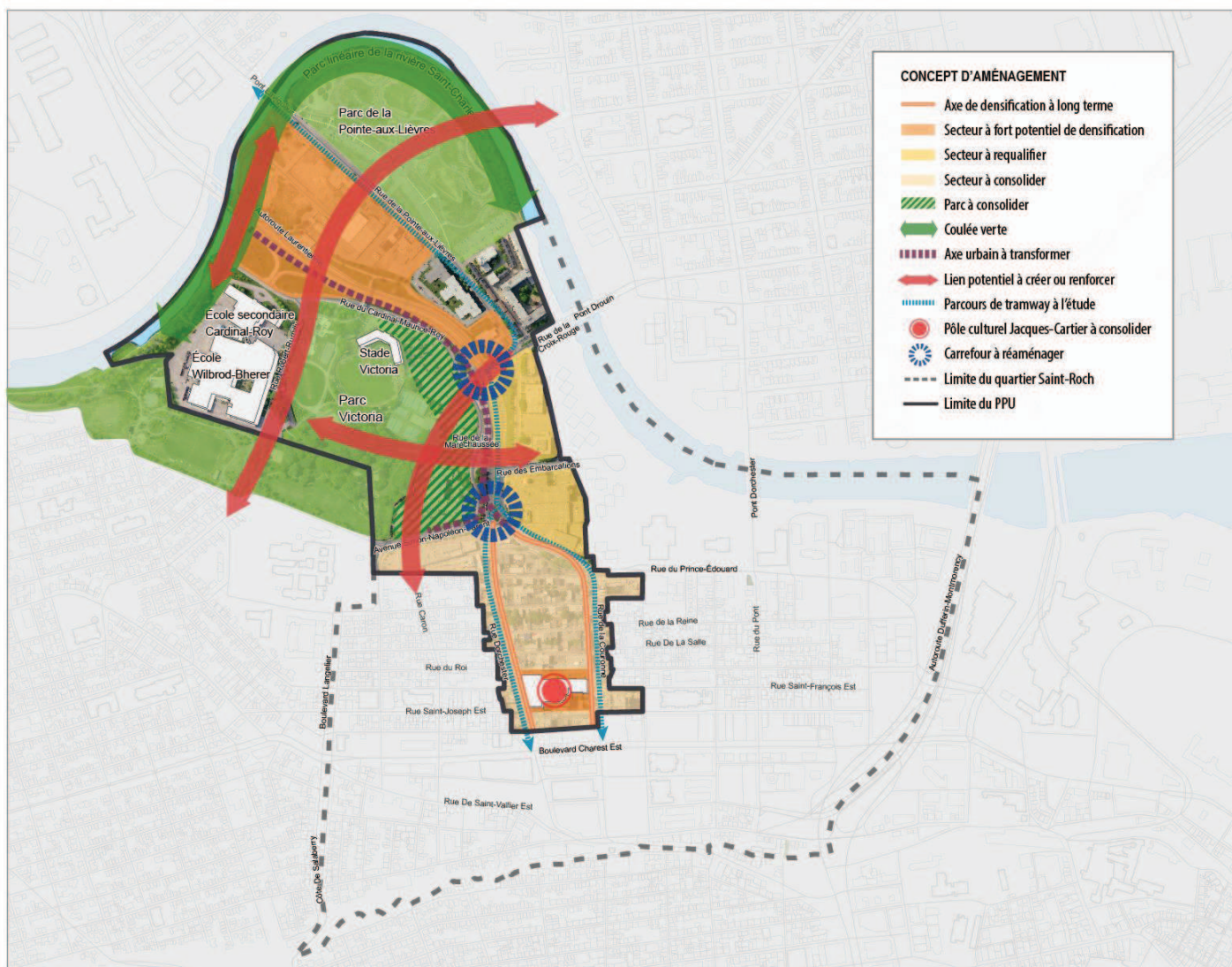
CARTE 15 – Réseaux des déplacements piétons



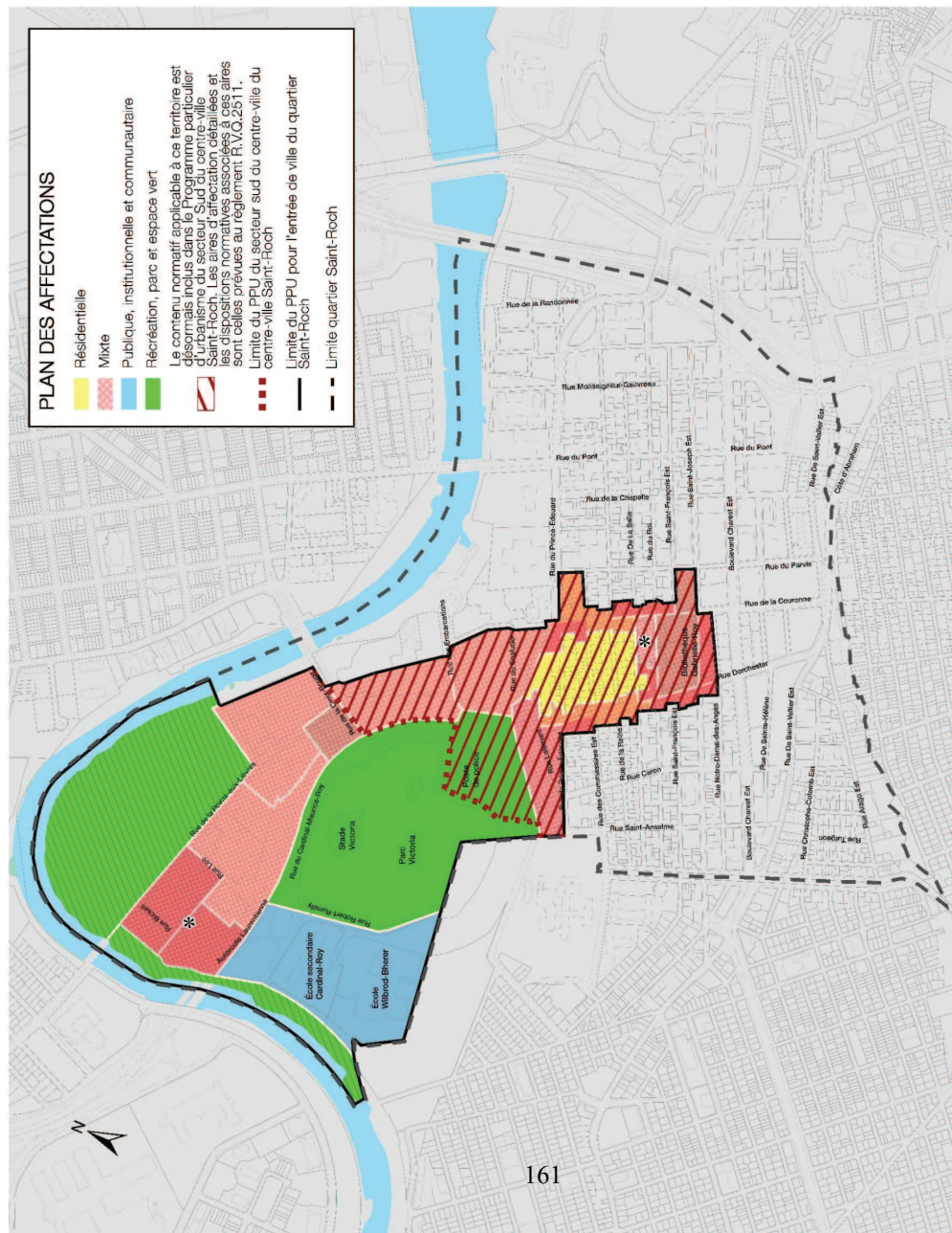
CARTE 16 – Réseau cyclable



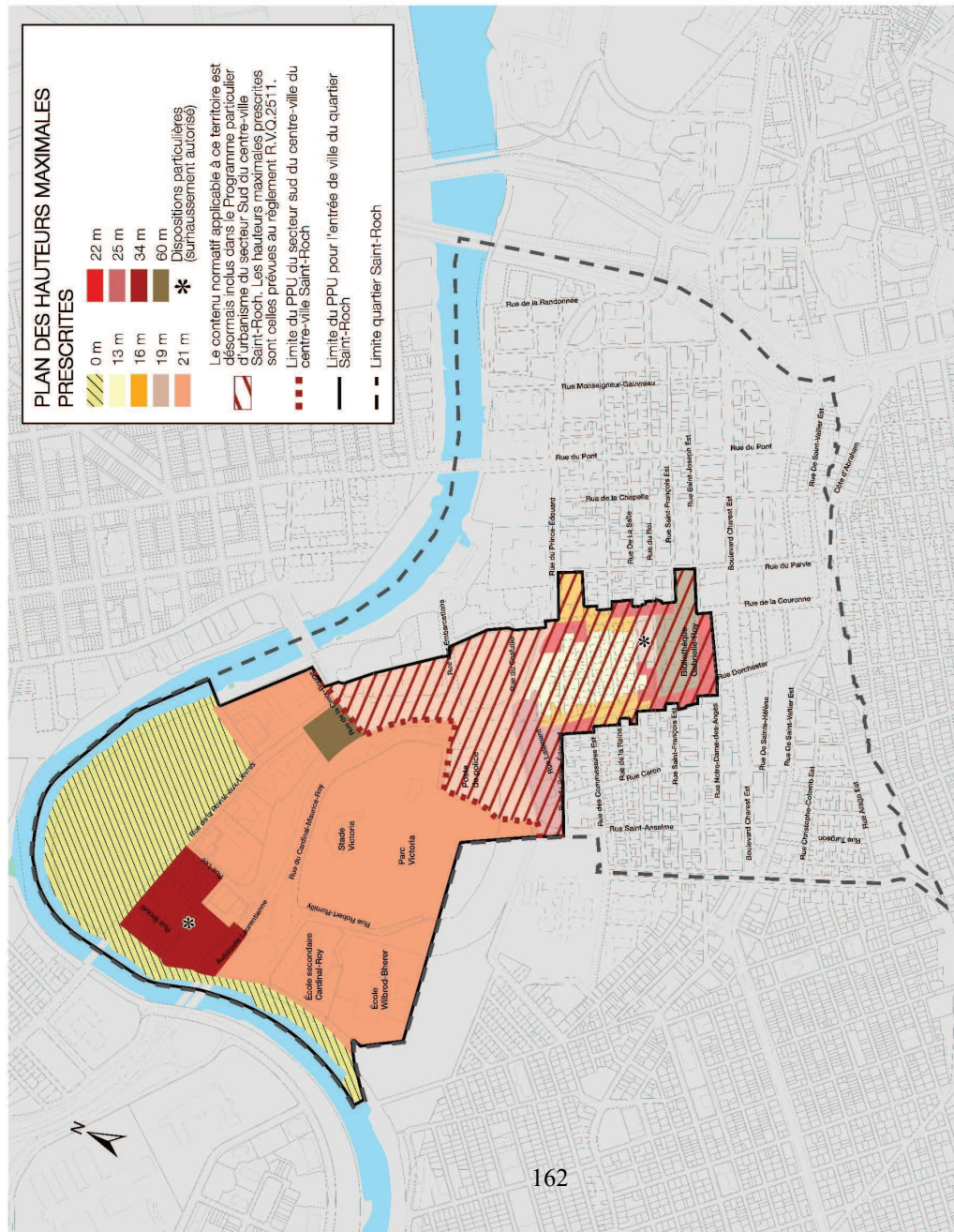
CARTE 17 – Concept d'aménagement



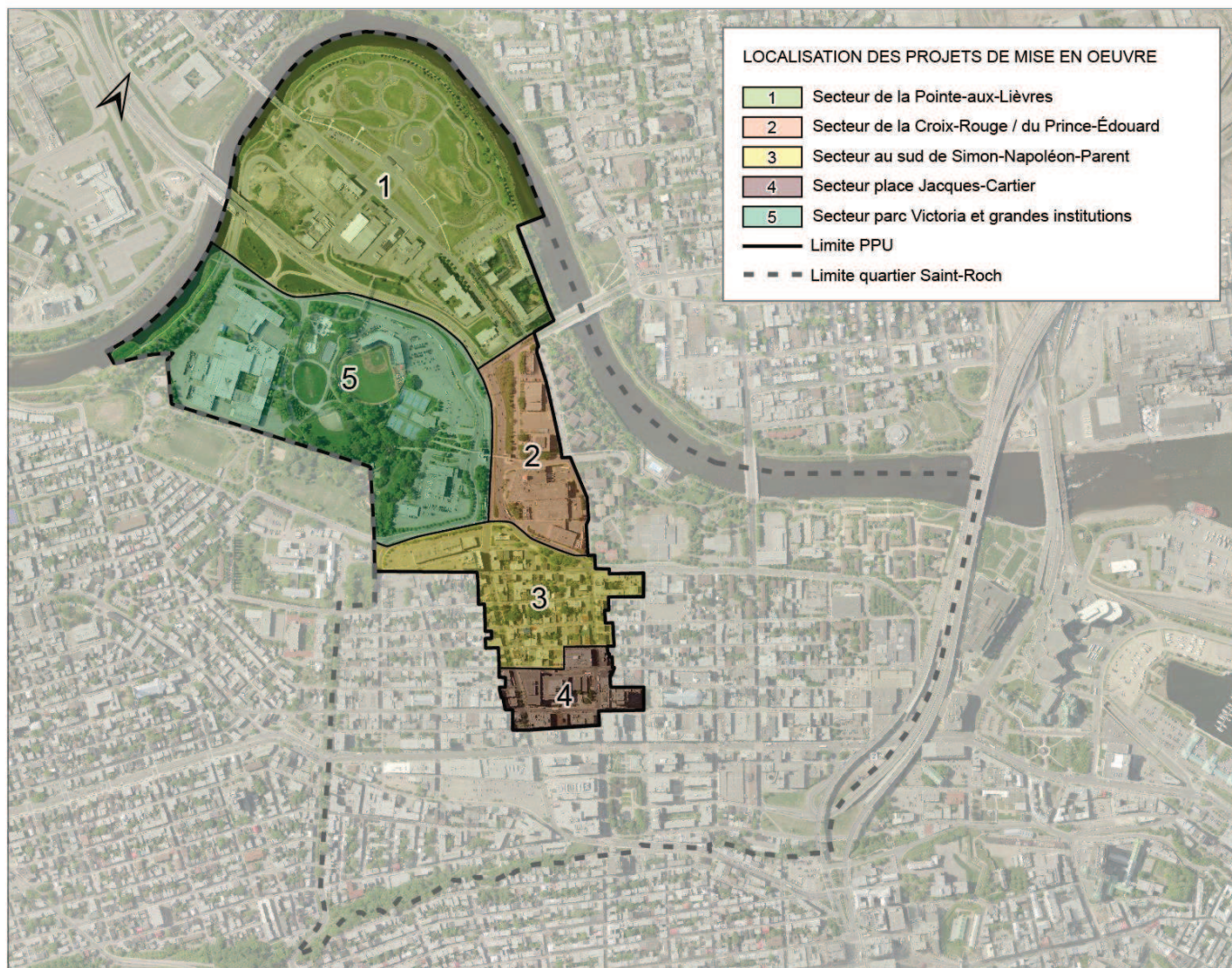
CARTE 18 : Plan des affectations détaillées



CARTE 19 : Plan des hauteurs maximales prescrites



CARTE 20 – Localisation des projets de mise en oeuvre



CARTE 21 – Plan image (vision de développement à moyen terme)



CARTE 22 – Plan image (vision de développement à très long terme)



ANNEXE II : Bibliographie

NOPPEN, Luc. Patrimoine du quartier Saint-Roch - Étude réalisée dans le cadre de l'Entente sur les biens culturels de la ville de Québec intervenue entre le ministère de la Culture et des Communications et la Ville de Québec, mai 1996, 273 p.

K. MORISSET, Lucie, NOPPEN, Luc. Patrimoine du quartier Saint-Roch - L'étude qui y est exposée a été réalisée dans le cadre de l'Entente sur les biens culturels de la ville de Québec intervenue entre le ministère de la Culture et des Communications et la Ville de Québec, juillet 1996, 113 p.

VILLE DE QUÉBEC. Saint-Roch, un quartier en constante mutation, 3^e trimestre 1987, 54 p.

VILLE DE QUÉBEC. Plan de mobilité durable : Pour vivre et se déplacer autrement, janvier 2011, 145 p.