

Annexe E

Programme particulier d'urbanisme du
secteur D'Estimauville

R.V.Q. 1919

(tel que modifié par le Règlement R.V.Q. 2438)

Table des matières

1	1 MISE EN CONTEXTE	6
1.1	Un milieu déstructuré	6
1.2	Le programme particulier d'urbanisme comme mécanisme d'encadrement	6
1.3	Les limites du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme	6
1.4	Le portrait sommaire du territoire	7
1.4.1	Le quartier de Maizerets	7
1.4.2	Le quartier du Vieux-Moulin	10
1.4.3	L'occupation actuelle du territoire	12
1.4.3.1	Les principales catégories d'activités	12
1.4.3.2	Le réseau de transport en commun	13
1.4.3.3	Le réseau cyclable	13
1.4.3.4	Le réseau piétonnier	13
1.4.3.5	Autres caractéristiques du milieu	13
1.5	La chronologie de la planification	13
1.5.1	Les interventions réalisées de 2002 à 2015	14
2	La vision et les orientations d'aménagement et de développement	20
2.1	Le Centre majeur d'activités	20
2.1.1	La vision globale	20
2.1.2	Les orientations d'aménagement et de développement	21
2.1.2.1	Créer une porte d'entrée notable au Centre majeur d'activités D'Estimauville	21
2.1.2.2	Intensifier et diversifier les activités en privilégiant la cohabitation des fonctions économiques et résidentielles	21
2.1.2.3	Promouvoir une architecture urbaine et contemporaine et améliorer l'encadrement bâti en bordure des principales artères	21
2.1.2.4	Accroître l'efficacité du transport en commun	22
2.1.2.5	Proposer une trame urbaine facilitant les déplacements piétonniers et cyclables ainsi que le réseautage des équipements récréotouristiques en tenant compte notamment de l'accessibilité universelle	22
2.2	L'écoquartier	22
2.2.1	La vision propre à l'écoquartier	22
2.2.2	Les orientations d'aménagement et de développement propres à l'écoquartier	23
2.2.2.1	Atteindre la mixité urbaine et sociale	23
2.2.2.2	Offrir un cadre de vie agréable et diversifié	23
2.2.2.3	Préconiser des constructions respectueuses de l'environnement	23
2.2.2.4	Utiliser des énergies renouvelables et une meilleure gestion de l'eau	24
2.2.2.5	Proposer des modes de transports autres que l'automobile	24
3	La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement	24

3.1	Les affectations détaillées du sol	24
3.1.1	Affectations mixtes « M »	25
3.1.2	Affectations commerce de détail et services urbains « C »	25
3.1.3	Affectations résidentielles urbaines « R »	25
3.1.4	Affectation récréation, parc et espace vert « PEV »	26
3.1.5	Affectation publique, institutionnelle et communautaire « PIC »	26
3.1.6	Les règles d'urbanisme applicables aux aires d'affectations détaillées	26
3.2	Le contrôle architectural de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec	38
3.2.1	Les objectifs et les critères globaux applicables au CMA D'Estimauville	38
3.2.2	Les objectifs et les critères propres à l'écoquartier	39
4	Les programmes particuliers de réaménagement et autres actions spécifiques	41
4.1	Le schéma conceptuel du secteur D'Estimauville (CMA)	41
4.2	Le concept d'aménagement de l'écoquartier	41
4.2.1	Un concept identitaire qui favorise l'échange	41
4.2.2	Les espaces verts	42
4.3	Les investissements immobiliers	42
4.4	Les investissements en infrastructures	43
4.4.1	Les réseaux d'aqueduc et d'eaux usées et pluviales	43
4.4.2	L'enfouissement des réseaux câblés	44
4.4.3	La fermeture du dépôt à neige	45
4.5	Les projets de réaménagement des principales artères	45
4.5.1	L'avenue D'Estimauville	45
4.5.2	Le boulevard Sainte-Anne	46
4.5.3	Le boulevard Montmorency	47
4.5.4	Le chemin de la Canardière	47
4.6	Le réseautage des espaces publics	48
4.6.1	Les liens piétonniers	48
4.6.2	Les liens cyclables	48
4.6.3	L'accès aux berges du fleuve et à la baie de Beauport	48
4.7	La signature visuelle, le mobilier urbain et l'éclairage	48
4.8	Les projets structurants, plans directeurs et études impliquant des partenaires	49
4.8.1	Le pôle intermodal du Réseau de transport de la Capitale	49
4.8.2	L'élaboration d'un plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral est et de ses abords	50
4.8.3	Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec	50
4.8.4	L'élaboration de plans directeurs de paysages métropolitains	51
4.8.5	Les interventions engageant le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec	51
5	Conclusion	52

Liste des tableaux

Tableau 1	Tableau des dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation	28
-----------	---	----

Table des figures

Figure 1 :	Carte de localisation régionale	54
Figure 2 :	Carte des limites du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme	55
Figure 3 :	Carte des limites des quartiers et des arrondissements	56
Figure 4 :	Ortho photos des années 1948, 1963-1965, 1979 et 2011	56
Figure 5 :	Carte du réseau routier actuel	57
Figure 6 :	Photo oblique du domaine de Maizerets et de son arboretum	57
Figure 7 :	Photo de l'hôpital Saint-Michel-Archange avant 1939	58
Figure 8 :	Photo de l'Institut universitaire en santé mentale de Québec en 2011	58
Figure 9 :	Photo 2011 de la baie de Beauport réaménagée en 2008	58
Figure 10 :	Carte de l'utilisation du sol du secteur D'Estimauville	59
Figure 11 :	Carte de l'utilisation du sol du secteur D'Estimauville et son contexte environnant	59
Figure 12 :	Carte du réseau de transport en commun existant	60
Figure 13 :	Carte du réseau cyclable existant et projeté	60
Figure 14 :	Carte de localisation d'actions réalisées entre 2002 et 2015	61
Figure 15 :	Plan de localisation de l'écoquartier	61
Figure 16 :	Plan des affectations détaillées du sol	62
Figure 17 :	Carte des hauteurs maximales prescrites	63
Figure 18 :	Les quatre axes de développement pour le secteur D'Estimauville	64
Figure 19 :	Schéma conceptuel de la vision d'avenir pour le secteur D'Estimauville	64
Figure 20 :	Simulations aériennes pour le secteur D'Estimauville	65
Figure 21 :	Plan du concept d'aménagement bonifié de l'écoquartier (2015)	65
Figure 22 :	Images des gabarits de construction pour l'écoquartier (2015)	66
Figure 23 :	Plan du concept d'aménagement du parc de voisinage pour l'écoquartier (2016)	66
Figure 24 :	Carte du réseau artériel existant	67
Figure 25 :	Plan du concept de réaménagement de l'avenue D'Estimauville (2012)	67
Figure 26 :	Simulation 2012 du réaménagement de l'avenue D'Estimauville	68
Figure 27 :	Esquisse d'ambiance 2010 – Aménagement d'une contre-allée	68

1 MISE EN CONTEXTE

1.1 Un milieu déstructuré

Le secteur D'Estimauville est un milieu déstructuré depuis nombre d'années. Les aspects insatisfaisants de la situation actuelle sont les suivants :

- secteur en mutation, sans aucune vocation claire;
- faible vitalité commerciale, en concurrence avec d'autres pôles régionaux;
- plusieurs bâtiments vacants, grandes superficies de terrains libres;
- prédominance du réseau routier;
- aires de stationnement de surface occupant une large portion de l'espace constructible;
- végétation quasi inexistante;
- déficience et faible qualité des aménagements des domaines public et privé;
- présence de barrières d'origine anthropique limitant l'accès au fleuve.

Souhaitant revitaliser le secteur, la Ville de Québec a reconnu en 2005, par l'adoption de son *Plan directeur d'aménagement et de développement* (PDAD), vouloir favoriser l'émergence d'un Centre majeur d'activités (CMA) au carrefour de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne. Le CMA D'Estimauville est un secteur prioritaire de développement de la portion est du territoire municipal (figure 1). La Ville entend restructurer ce secteur afin d'y favoriser la mixité des fonctions, d'accroître l'offre résidentielle et de rénover, voire de remplacer, le bâti existant en plus d'améliorer le paysage par de nouveaux aménagements urbains.

1.2 Le programme particulier d'urbanisme comme mécanisme d'encadrement

La Ville désire assumer un leadership concernant l'avenir du secteur D'Estimauville. C'est ce qui amène le conseil de la Ville à adopter un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour cette partie de son territoire qui nécessite une planification particulière et détaillée.

Le PPU présente les orientations et le projet d'aménagement pour le secteur D'Estimauville. L'administration municipale accorde une grande importance à la mise en œuvre des propositions du PPU. Celui-ci pourra constituer pour tous les partenaires associés à ce projet de revitalisation, un document de référence essentiel à l'atteinte des objectifs d'aménagement et de développement.

1.3 Les limites du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme

Le secteur D'Estimauville occupe un emplacement stratégique, à quelques minutes du centre-ville, de la colline Parlementaire et du Vieux-Québec (figure 2). Depuis le 1^{er} novembre 2009, à la suite d'un nouveau découpage des arrondissements, le secteur D'Estimauville est majoritairement situé sur le territoire de l'arrondissement de La Cité-Limoilou. Seule une petite partie est située sur le territoire de l'arrondissement de Beauport.

1.4 Le portrait sommaire du territoire

Le secteur D'Estimauville couvre une superficie d'environ 40 hectares. L'histoire du territoire dans lequel il s'insère remonte au début de la colonie (~1634). Aux fins du présent exercice de planification, un bref historique de son évolution, des principales constructions et des attraits du milieu sont rapportés.

Né à Louisbourg, dans l'actuelle île du Cap-Breton, Jean-Baptiste-Philippe-Charles D'Estimauville (1750-1823) est un officier dans l'armée et dans la milice qui, parallèlement à sa carrière militaire, est aussi fonctionnaire et juge de paix. Il se distingue surtout comme grand voyer du district de Québec, de 1809 à 1823. Il dirige alors 58 inspecteurs et 275 sous-voyers qui veillent à l'ouverture et à l'entretien des chemins. L'intervention du grand voyer est requise pour statuer sur des requêtes de citoyens ou pour trancher des litiges.

Le secteur D'Estimauville chevauche deux anciens territoires municipaux, ce qui se traduit par une certaine hétérogénéité dans sa morphologie générale. Avant les fusions municipales de 2002, l'avenue D'Estimauville marquait plus ou moins la limite entre les villes de Québec et de Beauport. Avec le nouveau découpage territorial, le secteur D'Estimauville occupe une portion des quartiers de Maizerets et du Vieux-Moulin (figure 3).

1.4.1 Le quartier de Maizerets

Le secteur D'Estimauville englobe la limite est du quartier de Maizerets. Avant d'acquérir le titre de quartier en 1988, le secteur, jusque-là appelé Limoilou-Est, était inclus dans le territoire de la municipalité de Limoilou elle-même créée en 1893 et annexée à Québec en 1909. À l'époque coloniale, ce secteur était situé à mi-chemin entre deux pôles, celui de Québec et celui de Beauport. Ce qui explique qu'on ne trouve aujourd'hui aucune trace d'un noyau ancien.

Les années 1910 se résument à deux choses : 1) le début de l'urbanisation par les projets privés, quoique l'édification ait été modeste, et 2) une concentration institutionnelle croissante le long du vieux parcours fondateur, le chemin de la Canardière. La grande période de construction se situe entre 1946 et 1960. Cette période d'après-guerre coïncide avec le baby-boom, la motorisation des ménages et la désuétude du centre-ville.

Les rues, le parcellaire et le bâti observé aujourd'hui sont davantage le résultat de l'urbanisation du 20^e siècle (figure 4). L'ensemble du quartier s'articule autour d'une trame urbaine majoritairement quadrillée, assez perméable, et dont l'orientation suit davantage celle des anciens lots agricoles que du vieux chemin de la Canardière. Le bâti résidentiel est très diversifié.

Le réseau routier

Des barrières importantes sont présentes : la voie ferrée et l'autoroute Dufferin-Montmorency au sud et l'autoroute Félix-Leclerc au nord (figure 5). Le milieu se trouve ainsi privé d'accès direct au fleuve. Devant l'Institut universitaire en santé mentale de Québec, le chemin de la Canardière agit comme un pôle linéaire où se concentrent les activités commerciales et

spécialisées en santé. Les autres pôles sont l'avenue D'Estimauville, qui est aussi un ancien parcours, et le boulevard Sainte-Anne. Le croisement de ces deux derniers axes routiers constitue un nœud important, où sont érigées les Galeries de la Canardière. Quant au boulevard Montmorency au sud, il y a quelques commerces qui le bordent, mais sa position en fait davantage une limite qu'un pôle linéaire.

Les Galeries de la Canardière

Les Galeries de la Canardière (1960) est le premier centre commercial à s'établir à Québec et le second dans la région (Place Sainte-Foy a ouvert ses portes en 1958). À l'origine, l'architecture permet un accès direct aux commerces. Le mail couvert est inauguré en 1971 et d'autres transformations sont apportées en 1992. Le cinéma Canardière constitue un élément important de l'histoire du centre commercial : Il est, dans les années 60, un des plus grands (700 sièges) et des plus modernes. Les Galeries ont été présentes dans la vie des citoyens en offrant des activités culturelles et éducatives : centre de répétition de musiques, jeux de quilles, école de musique, expositions, centre d'escalade... Aujourd'hui les Galeries comptent une quarantaine de commerces dont quelques uns y sont depuis l'inauguration du centre commercial.

Le chemin de fer

La compagnie de chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix inaugure sa voie ferrée entre Limoilou et Sainte-Anne-de-Beaupré en 1889. Son arrivée favorise les liens économiques et sociaux entre Beauport et Québec tout en marquant l'urbanisation du secteur. Les habitants peuvent maintenant gagner le centre-ville de Québec rapidement pour y vendre leurs produits ou y travailler.

Entre 1994 et 2009, le réseau est exploité par *Le Chemin de fer Charlevoix* (CFC). Son réseau relie Limoilou à Clermont (Charlevoix) et comporte un point d'échange avec le chemin de fer de l'Amérique du Nord (CN) situé à quelques centaines de mètres à l'ouest de l'avenue D'Estimauville. Les principales marchandises acheminées sont le papier journal, le papier fin et le bois d'œuvre et peuvent comprendre les produits chimiques, l'argile, le magnésium et les copeaux.

En avril 2009, *Train touristique de Charlevoix inc.* s'en porte acquéreur dans le cadre de la réalisation du projet du *Massif de Charlevoix*. L'entente prévoit le maintien des trains de marchandises pour les prochaines années ainsi que la mise sur pied d'un train touristique entre La Malbaie et Québec. Ce circuit ferroviaire voit le jour à l'été 2012 et l'embarquement des passagers s'effectue temporairement au parc de la Chute-Montmorency, bénéficiant ainsi des installations existantes. L'entente assure également la pérennité de la voie suggérant des possibilités de transport ferroviaire régional à moyen et à long terme.

Le domaine de Maizerets

Le domaine de Maizerets est un parc urbain de 27 hectares, à la fois un lieu historique, culturel et communautaire (figure 6). En plus de profiter des nombreuses activités d'animation sur le

site, les visiteurs y viennent en toute saison pour ses espaces verts, ses équipements et ses services :

- anneau de glace extérieur;
- bain libre;
- jardins de l'arboretum (plus de 16 000 arbres, arbustes et vivaces);
- jeux locomoteurs pour les enfants;
- labyrinthe de thuyas et tour d'observation;
- pistes cyclables des Cheminots, du Littoral et du Vieux-Port;
- sentiers de ski de fond et de raquette (6 km);
- sentiers pédestres (11 km) et aires de pique-nique;
- terrains récréatifs (ex. : pétanque, soccer, baseball, volleyball).

L'histoire de ce lieu récréotouristique, dont le rayon d'influence s'étend au-delà du quartier, remonte à 1705 alors que le Séminaire de Québec s'en porte acquéreur. Le domaine a été morcelé aux 19^e et 20^e siècles afin de permettre le développement du quartier. Malgré tout, la vocation agricole du site est maintenue jusqu'en 1932. Le domaine de Maizerets est par la suite utilisé comme colonie de vacances jusqu'en 1970. La Ville devient propriétaire en 1979 et l'ouvre au public trois ans plus tard puis le cède à la Commission de la capitale nationale du Québec en 2001. Le bâtiment principal (maison Ango-Des Maizerets) a été construit entre la fin du 17^e siècle et le début du 18^e siècle et bordait à ce moment-là les battures du fleuve. Il a été classé monument historique en 1974. Adjacent au domaine, à l'ouest de l'avenue D'Estimauville, la Ville aménage en 1997 un arboretum de sept hectares (ancien dépôt à neige). Le domaine est aujourd'hui administré par une société paramunicipale, dont la mission consiste à gérer le parc et à organiser des activités sportives, sociales, scientifiques et culturelles.

Cet endroit exceptionnel est aussi un site ornithologique et occupe une position stratégique dans le réseau cyclable régional, puisque situé au croisement des corridors du Littoral et des Cheminots. Depuis les années 1980, sa vocation est axée sur l'éducation par l'interprétation de la nature. Il offre de nombreuses possibilités d'activités sportives et familiales en été et en hiver.

Le parc Bardy

Avec la forte urbanisation qu'a connue le quartier de Maizerets, les besoins en équipements publics culturels, communautaires et de loisirs émergent. À proximité et au cœur du tissu résidentiel, les résidents du secteur peuvent bénéficier d'un parc récréatif de quartier, le parc Bardy, qui offre une superficie d'environ cinq hectares accueillant :

- un chalet de services avec quatre salles pour activités et un aréna;
- un terrain de balle et un terrain de pétanque;
- une piscine et une patageoire extérieures;
- quatre terrains de tennis et un terrain de soccer sénior;
- un jardin communautaire (100 jardinets), une aire de pique-nique et une aire de jeux pour enfants et un « skate parc ».

1.4.2 Le quartier du Vieux-Moulin

Le secteur D'Estimauville occupe la limite ouest du quartier du Vieux-Moulin. Ce dernier a été créé dans le cadre de la *Politique de consultation publique* adoptée en novembre 2003 par la Ville. Ce quartier récent correspond à :

- la portion ouest du village de Giffard fondé en 1912, comprise entre l'actuel Institut universitaire en santé mentale de Québec, le fleuve, la rivière Beauport à l'est et l'arrondissement de Charlesbourg au nord;
- la municipalité-paroisse de Saint-Michel-Archange¹.

Jusqu'au milieu des années 50, on y trouve des terres cultivées (figure 4). Puis, le commerce et l'industrie se développent. Dans les années 20, le mouvement d'urbanisation s'accroît. La crise économique mondiale des années 30 ralentit ce phénomène qui ne reprend qu'au début des années 50. Beauport se dote des services et des équipements nécessaires à une ville moderne. L'hôtellerie se développe pour compléter l'ensemble des services qu'offre la ville de Québec. C'est le cas de l'hôtellerie qui se développe le long du boulevard Sainte-Anne. Le plus important pôle commercial du quartier s'est organisé aux abords de l'avenue D'Estimauville.

Les voies de communication

Le **chemin Royal** est la continuité de l'avenue Royale, première route construite en Nouvelle-France, comprise dans le site patrimonial de Beauport. Environ un kilomètre séparent les limites du CMA D'Estimauville et ce site patrimonial.

Le **boulevard Sainte-Anne**, construit entre 1938 et 1950, correspond à la route 138 au sens de la classification du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec. Cette route se prolonge vers l'est, empruntant le nom de boulevard Sainte-Anne jusqu'à Beauport. Vers l'ouest, elle porte successivement les noms de chemin de la Canardière, 18^e Rue et boulevard Wilfrid-Hamel. Dès sa construction, le boulevard prend la relève du chemin Royal pour la desserte régionale. Ses bandes riveraines accueillent un bâti commercial et industriel d'envergure confirmant l'importance économique de cet axe d'entrée de la ville de Québec.

La construction de l'**autoroute Félix-Leclerc** (40) s'effectue au début des années 70. Elle offre une grande accessibilité à la région de Québec. Quant à la construction de l'**autoroute Dufferin-Montmorency** (440), les travaux s'échelonnent de 1971 à 1976 pour le tronçon de Québec jusqu'aux environs de l'avenue D'Estimauville. La suite des travaux s'est faite un peu plus tard, car le projet a soulevé une longue controverse écologique. Cette autoroute a formé une enclave au sud (avec la voie ferrée et la gare de triage). Elle offre un accès rapide au centre-ville et aux quartiers centraux.

¹ Le Grand Beauport est créé le 19 décembre 1975. La nouvelle ville comprend les municipalités de Giffard, Beauport, Courville, Montmorency, Sainte-Thérèse-de-Lisieux, Saint-Michel-Archange et Villeneuve.

Finalement, on ne peut passer sous silence la proximité de la **voie navigable du fleuve** Saint-Laurent même si aucun lien routier dans le prolongement de l'avenue D'Estimauville ne permet d'accéder à ses berges.

L'Institut universitaire en santé mentale de Québec

Les terrains du centre hospitalier ne sont pas inclus dans le territoire couvert par le PPU mais son influence est majeure dans le paysage tout comme son histoire. Cet hôpital psychiatrique a été fondé en 1845. À l'époque, on le surnommait l'Asile provisoire de Beauport. Il était installé dans le manoir du premier médecin de la colonie, le Seigneur Robert Giffard. Il s'agissait du premier hôpital destiné aux malades mentaux de la province.

En 1893, les Sœurs de la Charité de Québec en prennent possession et entreprennent des démarches pour que ce territoire soit reconnu autonome, religieux et civil. La paroisse de Saint-Michel-Archange est canoniquement constituée en 1896 et incorporée civilement en 1897. L'institution est une véritable petite ville qui possède son réseau d'aqueduc et d'égouts, son service d'incendie et de police, sa voie ferrée privée, sa boucherie, sa boulangerie, ses potagers, ses tunnels, son poste radiophonique, etc. L'hôpital représente à la fois la raison d'être et le principal bâtiment de la municipalité. Il abrite les religieuses, les patients, le personnel, l'église et le bureau de poste. La direction de la communauté agit à titre de conseil de la Ville.

En 1912, il devient l'Asile Saint-Michel-Archange puis, vers 1914, l'Hôpital Saint-Michel-Archange. Entre 1904 et 1912, deux séries de travaux d'agrandissement sont effectuées. En 1915, une école des infirmières est établie. En 1924, l'hôpital est affilié à l'Université Laval. Quelques constructions voient le jour au cours des années 20 et 30; la clinique Roy-Rousseau (1926), l'école La Jemmerais (1928) et le pavillon Dufrost (1931). Chacune de ces constructions a une fonction particulière et dessert une clientèle précise. En 1939, la quasi-totalité de l'hôpital est la proie d'un incendie. Il ne subsiste qu'une aile (pavillon Saint-Calixte). L'école La Jemmerais cesse son œuvre pour héberger les patients de l'hôpital incendié et en devient une annexe. L'hôpital est reconstruit dans un style architectural fort différent (figure 7). L'établissement devient le Centre hospitalier Robert-Giffard en 1976 (figure 8).

En 1997, le gouvernement prend possession de l'établissement intégré au réseau provincial de la santé. Depuis 2006, le Centre est devenu un institut universitaire. Ce statut est accordé à une organisation qui, par l'interaction entre les soins, l'enseignement, la recherche et le travail en équipe interdisciplinaire, offre des services psychiatriques spécialisés et surspécialisés de toute première qualité axés sur le rétablissement, l'autonomie et l'intégration sociale (la désinstitutionnalisation des patients s'est amorcée dans les années 60). Le nouveau nom de l'établissement, *Institut universitaire en santé mentale de Québec*, a été officialisé en 2009.

L'édifice principal abrite la galerie historique Lucienne-Maheux située au septième étage. Cette galerie propose, à travers 15 salles, une exposition permanente permettant de découvrir les différents visages de l'hôpital depuis sa fondation en 1845.

La baie de Beauport

À l'origine, les battures de Beauport étaient un milieu naturel. Au début des années 60, le Port de Québec a construit une péninsule de plus de 100 hectares, dans le but de se développer. Les volumes gigantesques de sable dragué ont permis que se façonne, sous l'effet des vagues, une plage aujourd'hui fréquentée par les gens de Québec : la baie de Beauport.

Depuis la venue des grands voiliers en 1984, il s'est développé une vocation récréative où de nombreuses activités y sont pratiquées. La baie de Beauport offre des points de vue remarquables sur le fleuve, la Rive-Sud et l'île d'Orléans et côtoie des installations portuaires importantes. Le boulevard Henri-Bourassa est le seul accès routier pour se rendre à la baie de Beauport. Il s'agit de la voie d'accès aux différents terminaux portuaires du secteur de Beauport.

La vocation première de la baie de Beauport est la pratique de sports nautiques non motorisés. Or, la croissance du nombre d'utilisateurs a entraîné, au fil des ans, un élargissement du champ d'activités (ex. séances d'entraînement en plein air, volleyball, camps d'été attirant la clientèle d'âge scolaire et forfaits d'entreprises réunissant des convives sous un chapiteau, par exemple).

Le gouvernement du Canada mandate le Port de Québec pour réaliser son legs pour le 400^e anniversaire de Québec. En consultation avec les autorités de la Ville, l'administration portuaire développe le projet *À la rencontre des eaux et des hommes* qui consiste à améliorer trois sites bordant le fleuve, dont celui de la baie de Beauport. Il s'agit d'un investissement fédéral de 19 millions \$ pour le réaménagement complet (figure 9) du site de 15 hectares. Un nouveau gestionnaire exploite le site depuis sa réouverture en 2008.

Le corridor du Littoral

Situé près du fleuve et traversant l'avenue D'Estimauville, le corridor du Littoral est une longue piste multifonctionnelle asphaltée s'étendant sur une cinquantaine de kilomètres entre la chute Montmorency à l'est et la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures à l'ouest. On peut y pratiquer le vélo, le patin à roues alignées et la marche. Il s'agit d'un segment urbain de la Route verte².

1.4.3 L'occupation actuelle du territoire

La figure 10 illustre les activités actuelles à l'intérieur du secteur D'Estimauville et la figure 11 celles des quartiers environnants. Afin de mieux saisir l'étendue des différentes activités du secteur, les services offerts à la population qui sont situés à proximité apparaissent également sur les cartes.

1.4.3.1 Les principales catégories d'activités

La figure 10 mentionnée à la section précédente indique, dans l'ordre et en fonction de leur occupation au sol, les catégories d'activités.

² La Route verte est le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord et comprend plus de 4 900 km de voies cyclables.

1.4.3.2 Le réseau de transport en commun

Le secteur D'Estimauville est bien desservi par le Réseau de transport de la Capitale (RTC) (figure 12) :

- un terminus, celui de Beauport;
- trois parcours Métrobus (800, 802 et 803) à haute fréquence et accessibles 7 jours sur 7;
- quatre parcours express offrant un lien rapide vers le centre-ville, la colline Parlementaire et l'Université Laval. Ils sont offerts en semaine, aux heures de pointe;
- sept parcours réguliers assurant la liaison entre les quartiers résidentiels et les centres d'activités
- deux parcours couche-tard sont offerts en fin de soirée les vendredis et samedis.

Malgré la bonne desserte en transport en commun à partir du terminus de Beauport pour se rendre au travail ou aux études ailleurs sur le territoire municipal, peu de parcours, à part les Métrobus, ont comme destination le secteur D'Estimauville. De plus, les aménagements existants n'offrent pas beaucoup de confort aux usagers. Aucun abribus n'est tempéré et la majorité demeure sous-dimensionnée et inconfortable, à défaut de chauffage ou de climatisation et d'un mobilier urbain adéquat.

1.4.3.3 Le réseau cyclable

En dépit de la présence du corridor du Littoral longeant le boulevard Montmorency et la partie sud de l'avenue D'Estimauville, le réseau cyclable (figure 13) est incomplet. La mise en œuvre du plan directeur du réseau cyclable en cours de révision permettra de compléter le réseau pour le secteur D'Estimauville, en y ajoutant des aménagements sécuritaires.

Le réseau existant permet toutefois d'accéder aux installations de la baie de Beauport.

1.4.3.4 Le réseau piétonnier

Des trottoirs composent le réseau piétonnier formel. La plupart des trottoirs sont étroits et localisés en bordure de la chaussée, faisant en sorte que la marche n'y est pas toujours agréable. Les nouveaux aménagements du tronçon de l'avenue D'Estimauville complétés en 2014 permettent aux piétons de mieux circuler.

1.4.3.5 Autres caractéristiques du milieu

À l'exclusion du domaine de Maizerets, le sol dans le secteur D'Estimauville, au sud du chemin de la Canardière, est plat et la végétation se fait plutôt rare.

Étant donné sa proximité avec le fleuve et les remblais liés à l'urbanisation, la nappe phréatique est élevée et la profondeur du socle rocheux est importante.

1.5 La chronologie de la planification

En **1985**, le schéma d'aménagement exprime déjà l'intention de la Communauté urbaine de

Québec de consolider le pôle D'Estimauville situé stratégiquement dans la partie est de son territoire.

Le gouvernement provincial énonce en **2001** une orientation privilégiant la consolidation des zones urbaines existantes et donnant priorité à la revitalisation des centres-villes et des quartiers anciens plutôt que d'ouvrir à l'urbanisation de nouvelles zones. Il apparaît tout indiqué d'entreprendre un exercice de planification pour le secteur D'Estimauville.

En **2002**, les fusions municipales abolissent les frontières municipales dans le secteur D'Estimauville, permettant ainsi la cohérence de plusieurs niveaux de planification.

En **2005**, en adoptant son premier plan d'urbanisme, le Plan directeur d'aménagement et de développement, la nouvelle Ville détermine qu'elle entend réaliser dans le CMA D'Estimauville des activités de mise en valeur et de revitalisation. La Ville veut stimuler le développement économique dans l'est, tout en rendant possible la coexistence entre les différentes fonctions urbaines. Depuis de nombreuses années, l'avenue D'Estimauville constitue un axe de circulation important entre les autoroutes Félix-Leclerc et Dufferin-Montmorency. De nombreux commerces à caractère local et régional s'y sont implantés au fil des ans, mais on assiste à un ralentissement important de ces activités.

En **2009**, la Ville annonce son intention d'aménager un écoquartier dans le secteur D'Estimauville.

En **2012**, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) adopte son *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* « *Bâtir 2031 : Structurer, attirer, durer* ». Sa première stratégie est de hiérarchiser le territoire à partir de pôles métropolitains, de noyaux périurbains et d'axes structurants. Le CMA D'Estimauville est désigné comme un pôle à consolider en y favorisant une mixité des fonctions et en accroissant l'accessibilité au transport en commun par une augmentation des activités humaines aux abords des principaux réseaux.

1.5.1 Les interventions réalisées de 2002 à 2015

Le projet de revitalisation du secteur D'Estimauville a été amorcé avec la réorganisation municipale en 2002. Voici les principales interventions réalisées (figure 14) par la Ville ou ses partenaires :

2002

- Élaboration par la Ville d'un premier concept de développement.
- Adoption par la Ville d'un Règlement de contrôle intérimaire (RCI) prévoyant une prohibition totale de nouvelles constructions et de changements d'usages afin de conserver l'intégralité de cette portion du territoire.
- Imposition par la Ville d'une réserve pour fins publiques pour une période initiale de deux ans sur certains lots dans le secteur D'Estimauville.

2003

- Adoption du Plan directeur du quartier de Maizerets, lequel demande la revitalisation du secteur D'Estimauville.
- Assemblées publiques de consultation pour des modifications au schéma d'aménagement et au zonage encadrant et permettant la réalisation des nouvelles orientations pour le secteur D'Estimauville afin de prescrire de façon plus détaillée les affectations, usages et normes d'implantation autorisés.

2004

- Entrée en vigueur des modifications réglementaires pour encadrer et permettre la réalisation du premier concept visant le renforcement d'un pôle de développement, une plus grande mixité de fonctions et la densification de l'espace.
- Abrogation du RCI en vigueur relativement aux affectations du sol.
- Renouvellement par la Ville de la réserve imposée sur certains lots en 2002 pour fins publiques.

2005

- Acquisition et démolition par la Ville des défuntes Galeries Sainte-Anne. ❶
- Adoption du PDAD favorisant l'émergence d'un CMA au carrefour de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne.

2006

- Annonce du réaménagement de la baie de Beauport comme legs du gouvernement du Canada pour le 400^e anniversaire de Québec.
- Prise d'acte, par le conseil de la Ville, du Plan d'action 2006-2007-2008 pour la mise en œuvre du PDAD. Une première série d'actions concernent le CMA D'Estimauville pour lequel l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) est proposée.

2007

- Acquisition par la Ville du terrain et du bâtiment de l'ancien Canadien Tire à la suite de l'imposition de deux avis de réserve. ❷
- Signature d'un protocole d'entente entre la Ville, le MTQ et la CCNQ pour la construction d'un nouvel accès à la baie de Beauport par l'avenue D'Estimauville.
- Entrée en vigueur du Règlement sur l'enfouissement des fils des services d'utilité publique dans des conduits souterrains, R.V.Q. 914. Le CMA D'Estimauville est une partie du territoire précisé dans ce règlement.
- Approbation par la Ville des conditions de vente pour un terrain municipal situé dans le CMA D'Estimauville pour la construction pour le gouvernement fédéral d'un premier immeuble de bureaux. ❸

2008

- Lancement d'un appel d'offres par la CCNQ pour l'aménagement d'un nouvel accès à la baie de Beauport, création d'un lien multifonctionnel par l'avenue D'Estimauville.
- Inauguration du parc récréotouristique de la baie de Beauport réaménagé dans le cadre du 400^e anniversaire de Québec. Le projet totalise près de 50 millions \$ d'investissement, dont 18,3 millions \$ sont un legs du gouvernement du Canada, et 30 millions \$ l'équivalent de la valeur du site légué par l'administration portuaire de Québec.

2009

- Inauguration par le gouvernement provincial de ses nouveaux locaux sur le boulevard Montmorency : 245 fonctionnaires, notamment la direction régionale d'Emploi Québec et des employés du ministère de l'Éducation, sont déplacés dans cet édifice. ④
- Adoption par la Ville des règlements d'harmonisation sur l'urbanisme.
- La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) a dorénavant compétence sur le territoire du CMA D'Estimauville. Une série d'objectifs et de critères sont adoptés permettant à la Commission d'évaluer les demandes de permis.
- Imposition d'une mise en réserve pour fins publiques du lot 1 218 452 (2968, boulevard Sainte-Anne, ancien entrepôt frigorifique) pour une période initiale de deux ans. ⑤
- 1^{er} Colloque sur l'innovation « *Architecture + Habitation collective* ». Des sites dont le développement incite à l'innovation sont présentés. Le CMA D'Estimauville en fait partie.

2010

- La Ville crée une nouvelle section « *Environnement* » sur son site Internet qui présente le projet d'écoquartier D'Estimauville.
- Début des discussions entre la Ville et le RTC pour analyser la mise en place d'un pôle intermodal de transport en commun dans le secteur D'Estimauville – lieu de correspondance et d'intermodalité.
- Acquisition, pour fins municipales, des lots 1 218 527 et 1 218 528 (2 684,9 mètres carrés), situés aux 1400 et 1402, avenue D'Estimauville (Le Centre de carrosserie D'Estimauville) et autorisation de démolir, au moment opportun, les bâtiments. ⑥
- 2^e Colloque sur l'innovation « *Architecture + Densification urbaine* ». La Ville fait le point sur le projet d'écoquartier. Les participants reçoivent la brochure « *L'écoquartier de la Pointe-D'Estimauville, vision et potentiel d'accueil d'un nouveau quartier* » également accessible sur le site Internet de la Ville.

2011

- Investissement par la Ville d'une somme de 200 000 \$ pour le surdimensionnement d'une conduite d'égout pluvial posée par le MTQ (R.V.Q. 1772) dans le secteur D'Estimauville.
- Officialisation de nouvelles emprises (élargissement) pour l'avenue D'Estimauville et autres propriétés municipales bordant le boulevard Sainte-Anne.

- Délivrance d'un certificat de localisation officiel pour le terrain municipal (ancien Canadian Tire) tenant compte des nouvelles emprises.
- Mise en disponibilité d'une partie du terrain municipal (ancien Canadian Tire) pour la construction d'un deuxième immeuble de bureaux pour le gouvernement fédéral. ②
- Renouvellement de deux ans d'une réserve pour fins publiques sur le lot 1 218 452 (2968, boulevard Sainte-Anne, ancien entrepôt frigorifique). ⑤
- Les 742 employés fédéraux intègrent un nouvel édifice de 10 étages construit au 1550, avenue D'Estimauville (± 19 000 mètres carrés). ③
- Officialisation du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec visant à faire de Québec, d'ici les 20 prochaines années, une région attrayante, prospère et durable. Une région où l'aménagement du territoire est intégré aux modes de transport et dont la population privilégie les modes de déplacement actifs et en commun. Soixante-dix recommandations sont formulées pour orienter les stratégies et les moyens d'action en matière d'urbanisme et de transport. Parmi celles-ci : offrir plusieurs types d'habitation aux familles et développer de nouveaux quartiers comme les écoquartiers.
- Démolition par la Ville du bâtiment de l'ancien Canadian Tire. ②
- Mise en disponibilité par la Ville (appel de propositions public VQ-44433, écoquartier, phase 1) du lot 4 851 510 d'une superficie de 62 492,9 mètres carrés. Les proposants doivent déposer une proposition d'acquisition détaillée incluant un concept basé sur une série de critères pondérés. ⑦

2012

- Entrée en vigueur du Règlement R.C.A.1V.Q. 87 permettant la construction d'un immeuble de bureaux d'au moins quatre étages dans la zone 18432Cd située à l'intersection de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne. Ce règlement exige que 50 % des places de stationnement soient couvertes.
- Entrée en vigueur du règlement d'emprunt RVQ-1886, (2,7 M\$, PTI 2011-2013) pour des services professionnels et techniques, des acquisitions d'immeubles et certains travaux d'aménagement.
- Adoption du Plan directeur de quartier du Vieux-Moulin qui recherche l'amélioration du dynamisme commercial en offrant des services de proximité et favorise des vocations résidentielles dans le secteur D'Estimauville. Ce plan prévoit également l'amélioration du confort aux traverses de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne.
- Acceptation, par la Ville, d'autoriser la vente du lot 4 851 510 au consortium retenu selon des conditions conformes à celles mentionnées à la demande de propositions publiques VQ-44433 (écoquartier, phase 1). ⑦
- Fin des travaux d'aménagement, par le MTQ, d'un marais intertidal (projet de compensation) dans la baie de Beauport, au coût de 22 millions. Ce projet constitue une première phase de restauration du ruisseau du Moulin entre le domaine de Maizerets et son embouchure dans le fleuve Saint-Laurent (± 900 mètres linéaires) : enlèvement du ponceau, décontamination, remplacement d'une conduite d'égout pluvial, nouveau parcours naturel

et sinueux du ruisseau, développement d'herbiers aquatiques, plantation d'herbacées et d'arbustes indigènes, talus riverain protégé par un enrochement et aménagé à l'aide d'armatures végétales.

- Démarrage de l'étude de faisabilité du tramway (technique, modes de réalisation, impacts sur le développement et l'aménagement du territoire, le transport et la circulation ainsi que sur l'environnement). Cette étude est financée par le gouvernement du Québec (4,4 M\$). Hydro-Québec et le RTC investissent 600 000 \$. Le RTC est maître d'œuvre du projet. Le projet de tramway doit notamment desservir le secteur D'Estimauville.
- Réalisation des travaux de réhabilitation du sol pour le terrain municipal situé au 1840, avenue D'Estimauville, lot 4 826 920 (partie de l'ancien Canadian Tire). ②
- Début des travaux de réaménagement de l'avenue D'Estimauville entre le boulevard Sainte-Anne et la voie ferrée. Ces travaux consistent à refaire la structure de la rue (pavage et trottoirs), à changer les canalisations d'égout, d'aqueduc et de services publics ainsi qu'à réaliser de nouveaux aménagements paysagers. ③
- L'Institut universitaire en santé mentale de Québec envisage l'agrandissement de ses laboratoires afin de soutenir la croissance de son centre de recherche.
- Le gouvernement fédéral annonce la construction d'un deuxième édifice fédéral dans le secteur D'Estimauville. Environ 560 employés sont relogés au printemps 2015 dans ce nouvel édifice (11 025 m²) bâti au coin nord-est de l'intersection de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne. Le nouvel édifice construit vise la certification LEED NC Or³, de façon à s'assurer que l'empreinte écologique de l'édifice soit réduite. La consommation des ressources énergétiques (électricité, eau, chauffage) sera réduite de 30 %. ②

2013

- À la suite du désistement (octobre) du consortium retenu en 2012, la Ville choisit de poursuivre le projet d'écoquartier, en prenant le temps d'analyser adéquatement les besoins du milieu. ①
- Fin des travaux de réaménagement de l'avenue D'Estimauville entre le boulevard Sainte-Anne et la voie ferrée (infrastructures, pavages, contre-allée, trottoirs, piste cyclable et mobiliers urbains). ⑧
- Signature (décembre) d'une entente de deux ans avec Vivre en Ville (*organisation d'intérêt public contribuant au Québec, au développement de collectivités viables tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération*) relative à la démarche d'accompagnement dans le cadre du projet Stratégies collectivités viables. Vivre en Ville accompagne la Ville de Québec dans son désir d'intégrer les principes du développement durable dans l'élaboration et la mise en œuvre de ses projets d'écoquartier.

³ Le *Leadership in Energy and Environmental Design* (LEED) est un système nord-américain de standardisation de bâtiments à haute qualité environnementale créé par le *US Green Building Council* en 1998, semblable à *Haute performance énergétique* en France. Un bâtiment peut atteindre quatre niveaux : certifié, argent, or et platine. Les critères d'évaluation incluent : l'efficacité énergétique, de la consommation d'eau et du chauffage, l'utilisation de matériaux de provenance locale et la réutilisation de leur surplus.

2014

- Réalisée à la fin août par la firme Léger auprès de 1 588 répondants, l'étude de marché (sondage web) révèle un réel intérêt pour le futur écoquartier. L'étude a fait ressortir que le profil des personnes intéressées se divise en trois catégories : les jeunes professionnels en couple, les jeunes familles et les retraités. Les logements recherchés vont des condominiums à deux ou trois chambres à des maisons en rangée de trois chambres en passant par des appartements.
- Travaux de plantation effectués au printemps dans le cadre du réaménagement de l'avenue D'Estimauville. ⑧
- Fin des travaux d'aménagement (7 juillet) d'un stationnement temporaire municipal offrant 258 cases aménagées à même l'ancien dépôt à neige. ⑨
- Occupation d'un nouvel édifice à bureaux privé en ossature légère en bois par le siège social de la firme STGM Architectes (± 60 employés). Le bâtiment a deux étages et conçu pour atteindre un haut niveau en matière de développement durable. Il a reçu la certification LEED-ND Platine. ⑬

2015

- Vente (avril) par la Ville de l'immeuble (ancien motel) au RTC qui y aménage un stationnement incitatif (Parc-O-Bus) temporaire. ⑪
- La Ville dévoile (20 avril) le concept de développement bonifié de l'écoquartier D'Estimauville. Issu d'une longue planification et basé sur les résultats de l'étude de marché réalisée pour mieux connaître la clientèle, le nouvel écoquartier verra le jour progressivement. Certains critères doivent se retrouver au premier plan dans la conception d'un écoquartier. Pour D'Estimauville, la Ville a retenu dix innovations durables. ①
- Inauguration au printemps par le gouvernement fédéral du 2^e édifice à bureaux (environ 560 employés). ②
- Entrée en vigueur (27 mai) du Règlement RVQ-2331 (1,5 M\$) ordonnant des travaux de mise en œuvre de l'écoquartier D'Estimauville ainsi que l'octroi des contrats de services professionnels et techniques y afférents, de même que l'acquisition d'immeubles et de servitudes requis aux fins des travaux.
- La Ville rend admissibles (juillet) les projets immobiliers des écoquartiers de la Pointe-aux-Lièvres et D'Estimauville à son *Programme d'aide à la certification LEED pour des projets d'investissement dans les espaces d'innovation Michelet et D'Estimauville*, dans le cadre de la mise en œuvre de sa Stratégie de développement économique.
- Acceptation (6 juillet) de l'évaluation sommaire du coût des travaux d'Hydro-Québec, pour l'implantation d'une chambre de sectionnement permettant l'alimentation électrique souterraine de l'écoquartier D'Estimauville. Approbation (16 novembre) de l'exécution des travaux au coût réel, tel que déposé par Hydro-Québec. ⑩
- Préparation (août) d'un nouveau plan cadastral parcellaire pour l'écoquartier, étape indispensable pour vendre les terrains municipaux par lot. Ce plan totalise 12 458,1 mètres carrés pour l'aménagement d'espaces verts : parc de voisinage, place publique, jardins communautaires, bassin de rétention. ①

- La Ville octroi (septembre) un mandat en génie civil afin de préparer tous les documents nécessaires à la réalisation des travaux en ingénierie et architecture de paysage de la phase I de l'écoquartier (décembre : plans complétés à 40 %).
- Le RTC devient propriétaire d'un second immeuble (imprimerie) longeant le boulevard Sainte-Anne. La démolition du bâtiment est prévue en 2016. 12

2 La vision et les orientations d'aménagement et de développement

2.1 Le Centre majeur d'activités

La revitalisation du secteur s'inscrit dans le cadre prévu par le PDAD, lequel prévoit des orientations générales dont trois touchant directement le CMA D'Estimauville :

- Renforcer l'activité économique et accroître l'offre résidentielle dans l'est de la ville en développant un Centre majeur d'activités dans le secteur D'Estimauville.
- Requalifier et densifier le chemin de la Canardière, l'avenue D'Estimauville, le boulevard Sainte-Anne et l'autoroute Dufferin-Montmorency.
- Mettre en valeur le potentiel récréotouristique de l'axe Maizerets-Montmorency dans le respect des qualités environnementales de ce secteur et favoriser l'accès au littoral.

Axe Maizerets-Montmorency

Le CMA D'Estimauville est l'une des composantes formant l'axe Maizerets-Montmorency. Cet axe correspond à l'un des dix secteurs de planification précisés dans le PDAD pour lesquels la Ville entend réaliser des activités de mise en valeur, de consolidation ou de revitalisation.

L'axe Maizerets-Montmorency longe le boulevard Sainte-Anne sur une distance de plus de sept kilomètres entre le domaine de Maizerets à l'ouest et le parc de la Chute-Montmorency à l'est. L'envergure de cet axe nécessite une subdivision en plusieurs secteurs d'intervention. La Ville accorde la priorité au CMA D'Estimauville.

2.1.1 La vision globale

L'objectif est la revitalisation d'un quartier devenant, au fur et à mesure de l'achèvement des interventions, de plus en plus agréable à habiter, travailler et se divertir, tant pour ses occupants actuels que futurs. Les différents éléments s'imbriquent les uns dans les autres pour former une nouvelle dynamique de quartier offrant des lieux de travail et de loisirs à proximité des logements. Ses constructions et aménagements s'intègrent à la trame urbaine et aux équipements récréotouristiques, ce qui favorise le transport en commun et la fréquentation des circuits piétonniers et cyclables. Les aménagements sont accessibles (accessibilité universelle) et procurent aux citoyens une bonne qualité de vie.

2.1.2 Les orientations d'aménagement et de développement

Seule une démarche de requalification globale permettra de consolider ce secteur déstructuré. Cette démarche est appuyée par les cinq orientations qui suivent. Chacune repose sur un ensemble d'actions, de principes ou d'objectifs à atteindre sur lesquelles les différents acteurs privés ou publics devront se baser pour intervenir.

2.1.2.1 Créer une porte d'entrée notable au Centre majeur d'activités D'Estimauville

- Confirmer le rôle de l'avenue D'Estimauville comme artère stratégique et porteuse et accroître sa convivialité en tant qu'espace public.
- Développer une image de marque par des aménagements originaux.
- Embellir les emprises de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne avec des aménagements urbains plus prestigieux par l'introduction, notamment, de plus de végétaux.

2.1.2.2 Intensifier et diversifier les activités en privilégiant la cohabitation des fonctions économiques et résidentielles

- Assurer la vitalité et l'animation du secteur par la création d'un milieu de vie offrant une mixité des fonctions économiques : commerces, administration, services, habitations et équipements communautaires, etc.
- Favoriser les projets de modernisation, d'agrandissement ou de remplacement du bâti commercial existant qui répondent aux besoins locaux en termes d'emploi et d'activités, de mixité, d'équité sociale.
- Assurer la qualité d'usage des bâtiments et des équipements contribuant à l'intégration des personnes en situation de fragilité et d'exclusion et à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
- Accroître la fonction résidentielle en soutenant le projet d'écoquartier.
- Autoriser la construction d'édifices de grands gabarits et une occupation au sol importante.
- Réduire progressivement les hauteurs et les gabarits des constructions à l'approche des zones à dominante résidentielle de faible densité.

2.1.2.3 Promouvoir une architecture urbaine et contemporaine et améliorer l'encadrement bâti en bordure des principales artères

Les principales artères sont l'avenue D'Estimauville, le boulevard Sainte-Anne, le boulevard Montmorency et le chemin de la Canardière.

- Implanter les édifices de plus grands gabarits le long de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne.
- Maximiser l'importance et la présence visuelle des façades en front de rue.
- Développer ou accentuer le caractère urbain en encourageant des modes d'implantation, des formes architecturales et des aménagements qui favorisent les piétons et les cyclistes tout en portant une attention particulière à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et en minimisant la présence et l'impact des automobiles et de leurs aires de circulation, de stationnement et de chargement/déchargement.

- Obtenir un rapport d'échelle entre les bâtiments, la rue et l'espace public qui assure le confort des piétons et des cyclistes.

2.1.2.4 Accroître l'efficacité du transport en commun

- Créer un pôle intermodal en déménageant le terminus existant ou en le réaménageant de manière optimale.
- Améliorer les infrastructures de transport en commun afin de faciliter, en toute saison, l'accès au secteur pour les usagers en tenant compte de la diversité de conditions des personnes de manière à faciliter leurs déplacements et à en assurer la sécurité et le confort.
- Limiter et réduire de façon notable les aires de stationnement de surface.

2.1.2.5 Proposer une trame urbaine facilitant les déplacements piétonniers et cyclables ainsi que le réseautage des équipements récréotouristiques en tenant compte notamment de l'accessibilité universelle

- Favoriser l'aménagement d'aires piétonnes et d'espaces publics tout en portant une attention particulière à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
- Intégrer des trottoirs dans les nouvelles rues.
- Inclure le réseau cyclable aux nouveaux aménagements.
- Relier les grands équipements récréotouristiques et les grands établissements au pourtour pour une meilleure fréquentation par la communauté résidante et la clientèle de passage.
- Assurer en toute saison, la sécurité et le confort des traverses piétonnes et cyclables incluant les périodes de travaux et la gestion du mobilier urbain.

2.2 L'écoquartier

L'écoquartier est une composante importante du CMA D'Estimauville. On privilégie à cet endroit une mixité de fonctions avec une forte présence de l'habitation, fonction peu apparente actuellement dans le périmètre du PPU, étant donné son rôle antérieur de pôle commercial. L'écoquartier occupe une superficie d'environ dix hectares (figure 15). Seulement deux bâtiments sont présents sur le site, dont un édifice à bureaux récent.

2.2.1 La vision propre à l'écoquartier

La Ville a pris la décision de s'engager vers la création d'un nouveau quartier. Sa vision ? Un milieu offrant toute la gamme des biens et des services à distance de marche. La Ville souhaite faire de D'Estimauville un écoquartier exemplaire s'appuyant sur les trois piliers du développement durable : environnement, société et économie. En effet, la Ville veut créer un lieu qui réduit l'impact de l'activité humaine sur l'environnement, optimise la qualité de vie et contribue à la croissance économique.

Tout en répondant aux aspirations en matière d'emploi, de logement et d'accès à des espaces verts, un écoquartier se veut dense, mixte et accessible. Il offre un milieu de vie agréable avec des aménagements conviviaux et des circuits piétonniers et cyclables. L'architecture est

distinctive et les constructions sont écoresponsables, énergétiquement performantes et valorisent les ressources. Le principe d'écoquartier met l'accent sur la qualité des espaces publics et sur les services rendus à ses résidents et ses travailleurs quelle que soit leur condition physique, intellectuelle ou psychique.

2.2.2 Les orientations d'aménagement et de développement propres à l'écoquartier

Pour générer cet écoquartier urbain, cinq orientations spécifiques s'ajoutent aux orientations générales de la section 2.1.2.

2.2.2.1 Atteindre la mixité urbaine et sociale

- Offrir des typologies de bâtiments et de logements variés pour parvenir à un équilibre social et intergénérationnel.
- Inclure des logements sociaux.
- Utiliser l'espace de façon mixte en faisant se côtoyer habitations, biens et services de proximité, bureaux et services communautaires, afin d'offrir un quartier complet et autonome.
- Construire des bâtiments mixtes avec commerces et services au rez-de-chaussée afin de tirer le maximum d'avantages possible de la proximité et de limiter au minimum les trajets entre le domicile, les services et le lieu de travail.
- Assurer la sécurité des personnes ayant des incapacités motrices ou sensorielles lors de leurs déplacements dans les constructions ainsi que dans les aménagements urbains.

2.2.2.2 Offrir un cadre de vie agréable et diversifié

- Privilégier une composition architecturale contemporaine de grande qualité qui procure une identité et suscite un sentiment de sécurité, de bien-être et de fierté.
- Aménager des espaces verts de qualité afin d'optimiser le cadre de vie :
 - aménager un parc de voisinage au cœur de l'écoquartier;
 - planter des arbres diminuant la chaleur occasionnée par les bâtiments et le pavage;
 - réaliser des aménagements paysagers utilisant l'eau dans une approche à la fois récréative, esthétique et écologique;
 - favoriser les liens entre le quartier et les sites d'intérêt et le fleuve, afin de promouvoir un mode de vie actif en toute saison, conjuguant urbanité et plein air.
- Favoriser le réseautage des espaces verts en support à la biodiversité.
- Faciliter l'accessibilité universelle aux constructions et infrastructures publiques et privées.
- Impliquer, informer et former les différents intervenants afin que les principes et les innovations proposés soient intégrés dans les pratiques et les gestes quotidiens.

2.2.2.3 Préconiser des constructions respectueuses de l'environnement

- Construire des bâtiments ayant une architecture innovatrice et durable.
- Utiliser des techniques, matériaux et dispositifs écoresponsables (ex. : matériaux renouvelables, comme le bois, ou contenant des fibres recyclées).

- Accroître l'isolation et l'étanchéité des constructions (ex. exposer les fenêtres au soleil, etc.).
- Construire des bâtiments économes en énergie dotés d'une certification reconnue.
- Diminuer la consommation d'eau potable et recourir à la gestion des eaux de pluie.
- Prévoir l'installation de toitures végétales.

2.2.2.4 Utiliser des énergies renouvelables et une meilleure gestion de l'eau

- Proposer des choix énergétiques raisonnés.
- Viser l'autonomie et l'efficacité énergétiques par l'utilisation de nouvelles technologies, comme la géothermie pour chauffer ou climatiser les bâtiments, et des énergies renouvelables, notamment le chauffage urbain et l'énergie solaire.
- Favoriser l'utilisation de systèmes de gestion écologiques des eaux pluviales.

2.2.2.5 Proposer des modes de transports autres que l'automobile

- Aménager des stationnements souterrains ou intérieurs pour réduire les aires de surface et les îlots de chaleur.
- Aménager des places de stationnement réservées au covoiturage et aux vélos.
- Limiter l'emploi de la voiture en favorisant les déplacements à pied et à vélo ainsi qu'en aidant les employeurs à mettre en place des mesures encourageant leurs employés à opter pour des modes de transport autres que l'automobile en solo :
 - aménager des passages pour piétons et vélos afin de faciliter les déplacements et proposer aux résidents un véritable milieu de vie où l'automobile n'est pas toujours nécessaire.
 - encourager l'utilisation du transport en commun pour réduire l'usage de l'automobile, la pollution de l'air, la consommation d'énergie et l'émission de gaz à effet de serre.
 - relier les sentiers piétonniers et cyclables pour promouvoir les déplacements actifs.
 - favoriser l'accès efficace au réseau de transport en commun (configuration spatiale favorisant la marche et le vélo, proximité des biens et services nécessaires à la vie courante).

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

3.1 Les affectations détaillées du sol

Le territoire d'application du PPU D'Estimauville est inclus au PDAD à l'intérieur d'une grande aire d'affectation « Centre majeur d'activités (CMA) ». Puisque ce type d'affectation laisse une très grande marge de manœuvre dans les usages et les normes autorisés, un redécoupage plus fin est essentiel à l'établissement de balises claires. Celles-ci induiront des modifications aux règles d'urbanisme nécessaires à la transposition des orientations. Le plan des affectations détaillées du sol est illustré à la figure 16. Cinq types d'affectations détaillées y sont prévus.

3.1.1 Affectations mixtes « M »

Les aires d'affectations mixtes visent à confirmer la diversité souhaitée des fonctions. Cette affectation peut autoriser une grande diversité d'usages et prévoir notamment des dispositions normatives aux fins suivantes :

- localiser à l'intérieur d'un bâtiment là où sont souhaités certains usages;
- préciser certaines dispositions particulières relatives aux bâtiments et aux stationnements.

Typologies des aires d'affectations mixtes :

M_DE : Mixte en lien avec l'avenue D'Estimauville.
M_EQ : Mixte en lien avec l'écoquartier.
M_SA : Mixte en lien avec le boulevard Sainte-Anne.
M_MO : Mixte en lien avec le boulevard Montmorency.

3.1.2 Affectations commerce de détail et services urbains « C »

Ces aires d'affectations réfèrent aux usages commerciaux et de services qui répondent aux besoins des individus, des institutions et des entreprises. Elles déterminent les affectations commerce de détail et services de même qu'administration et services comme dominantes.

Typologie des aires d'affectations commerce de détails et services urbains :

C_DE : Commerce de détails et services urbains en lien avec l'avenue D'Estimauville.
C_MO : Commerce de détails et services urbains en lien avec le boulevard Montmorency.
C_SA : Commerce de détails et services urbains en lien avec le boulevard Sainte-Anne.
C_MG : Commerce de détails et services urbains en lien avec le boulevard Monseigneur-Gauthier.

3.1.3 Affectations résidentielles urbaines « R »

Les aires d'affectations résidentielles urbaines visent à confirmer la fonction prédominante actuelle et souhaitée. Cette affectation peut également autoriser d'autres fonctions compatibles et prévoir notamment des dispositions normatives aux fins suivantes :

- localiser à l'intérieur d'un bâtiment là où sont souhaités ces usages;
- déterminer les types de bâtiments autorisés.

Typologies des aires d'affectations résidentielles urbaines :

R_EQ : Résidentielle en lien avec l'écoquartier.
R_CR : Résidentielle en lien avec le chemin Royal.
R_SA : Résidentielle en lien avec le boulevard Sainte-Anne.
R_MG : Résidentielle en lien avec le boulevard Monseigneur-Gauthier.

3.1.4 Affectation récréation, parc et espace vert « PEV »

L'aire d'affectation récréation, parc et espace vert vise à confirmer la vocation de places publiques ou de parcs, incluant notamment l'aménagement de bassins liés à la gestion des eaux pluviales. Cette affectation peut autoriser ce type d'usages ainsi que certains usages pouvant lui être associés comme de petits commerces saisonniers et autres usages commerciaux favorisant l'utilisation et l'animation des lieux (quatre saisons).

Typologies de l'aire d'affectation récréation, parc et espace vert :

PEV_EQ : Récréation, parc et espace vert en lien avec l'écoquartier.

3.1.5 Affectation publique, institutionnelle et communautaire « PIC »

L'aire d'affectation publique, institutionnelle et communautaire vise à confirmer la vocation publique prédominante des usages actuels et souhaités. Cette affectation permet également des usages associés qui sont complémentaires aux fonctions publiques dispensées aux fins de services à la communauté et aux individus dans les domaines de l'éducation ou de la santé.

Typologies de l'aire d'affectation publique, institutionnelle et communautaire :

PIC_CC : Publique, institutionnelle et communautaire en lien avec le chemin de la Canardière.

3.1.6 Les règles d'urbanisme applicables aux aires d'affectations détaillées

Les dispositions normatives applicables à chacune des aires identifiées à la carte des affectations détaillées (figure 16) sont énoncées au tableau 1 ainsi qu'à la carte des hauteurs maximales prescrites (figure 17).

Les règles d'urbanisme ainsi proposées devront obligatoirement être transposées au Règlement de l'arrondissement de La Cité-Limoilou sur l'urbanisme (R.C.A.1V.Q.4) et au Règlement de l'arrondissement de Beauport sur l'urbanisme (R.C.A.5V.Q. 4). C'est non seulement le cas des usages, mais aussi d'autres normes exclusivement prescrites qui devront elles aussi être transposées dans les grilles de spécifications des règlements sur l'urbanisme à l'exclusion de toute autre spécification. Le plan de zonage sera en conséquence redécoupé afin que les règles d'urbanisme proposées s'appliquent au territoire de chacune des aires d'affectations détaillées. Les normes d'urbanisme proposées au PPU sont celles qui soutiennent sa mise en œuvre et visent les aspects suivants :

- les groupes d'usages prescrits, incluant le cas échéant leur localisation spécifique, la densité et la typologie;
- les usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus;
- les normes d'implantation ou d'aménagement à savoir les diverses marges, le pourcentage d'occupation au sol, les exigences en regard des aires vertes ainsi que les aires où les projets d'ensemble sont autorisés (plusieurs bâtiments principaux érigés sur un même lot);
- les hauteurs minimales et maximales en étage ou en mètres et les règles relatives au rehaussement du seuil de la hauteur maximale dans certaines aires;

- certaines normes particulières dont les règles relatives au type d'affichage et de stationnement.

Toutes normes ou notes particulières autres que celles prévues au PPU et présentes aux grilles de spécifications du Règlement de l'arrondissement de La Cité-Limoilou sur l'urbanisme (R.C.A.1V.Q.4) et du Règlement de l'arrondissement de Beauport sur l'urbanisme (R.C.A.5V.Q.4), à la date d'entrée en vigueur du PPU seront en conséquence retirées.

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.

Les hauteurs prescrites

La carte de la figure 17 prescrit les hauteurs maximales prescrites qui devront obligatoirement être prévues aux règlements d'urbanisme. Quant aux hauteurs minimales prescrites, elles se trouvent au tableau 1. La révision du plan de zonage devra en conséquence assurer l'arrimage entre les affectations détaillées et les hauteurs maximales et minimales prescrites.

Tableau 1 *Tableau des 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 des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
Aire centrale						
M_DE1	Mixte	H1	2, 2+ i (min. 12 log.) j (min. 12 log.)	Usages associés – 197 (aire de stationnement associé à un usage autre que la classe Habitation) – 199 (aire de stationnement associé doit être intérieure) – 221 (bar associé à C20) – 223 (spectacle ou présentation visuelle associé à C20 ou C21) – 224 (piste de danse associée à C20 ou C21) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20)	Marge avant : 3 m Marges latérales, combinées et arrière : 0 m POS minimal 50 % Aire verte minimale 10 %	– 537 (matières résiduelles) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – 736 (classe Commerces ou Industrie : dégagement 30 m p/r assiette voie ferrée) – Enseigne : type 6 (commercial) – Stationnement : type urbain dense
		H2	2, 2+			
		C1				
		C2	S, R, 2			
		C3				
		C10				
		C11	2, 2+			
		C20				
		C21				
		C30	100 % intérieur max. 6 000 m ² / établissement	Usages spécifiquement autorisés – un centre de conditionnement physique d'une superficie de plancher de plus de 200 mètres carrés – une salle de billard – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur		
P3						
P5						
R1						
C_DE1	Commerce de détails et services urbains	C3		Usage associé – 197 (aire de stationnement associé à un usage autre que la classe Habitation) Usages spécifiquement autorisés – une centrale de production d'énergie thermique – une gare ferroviaire – une aire de stationnement relative à un service de transport en commun visé par la Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., chapitre S-30.01) – un établissement d'une superficie de plancher maximale de 200 mètres carrés dont l'activité principale est de louer et de réparer des articles de sport	Marge avant : 3 m Marges latérales, combinées et arrière : 0 m Aire verte minimale 10 %	– 537 (matières résiduelles) – 585 (stationnement intérieur à au moins 50 %) – 588.0.1 (exemption de stationnement situé à l'intérieur pour un parc) – 702 (protection arbres) – 736 (classe Commerces ou Industrie : dégagement 30 m p/r assiette voie ferrée) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
		P8				
		R1				

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
C_SA1	Commerce de détails et services urbains	C1	Usages associés – 221 (bar associé à C20) – 223 (spectacle ou présentation visuelle associée à C20 ou C21) – 224 (piste de danse associée à C20 ou C21) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20)	Marges latérales, combinées et arrière : 0 m POS minimal 50 % Aire verte minimale 10 %	Minimum 4 étages	– 582 (stationnement couvert à au moins 50 %) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 6 (commercial) – Stationnement : type urbain dense
		C2				
Aires périphériques	Mixte	H1	Usages spécifiquement autorisés – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marge avant : 3 m Marge latérale : 1,5 m Marge arrière : 3,5 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 10 %	Minimum 10 m	– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
		C1				
		C2				
		C10				
		C11				
		C20				
		C21				
		P5				
		R1				

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
M_MO1	Mixte	H1 2, 2+ i (min. 12 log.)	Usages associés – 197 (aire de stationnement associé à un usage autre que la classe Habitation) – 199 (aire de stationnement associé doit être intérieure) Usage spécifiquement autorisé – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marge avant : 3 m Marges latérales, combinées et arrière : 0 m POS minimal 50 % Aire verte minimale 10 %	Minimum 13 m	– 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 596 (aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est prescrit) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
		H2 2, 2+ C1 C2 S, R, 2 C3 C10 C11 P1 P5 R1				
M_MO2	Mixte	H1 i (min. 16 log. – max. 100 log.) j (min. 16 log. – max. 40 log.) r (min. 16 log. – max. 30 log.) i (min. 32 ch. – max. 120 ch.)	Usages associés – 212 (bar associé à C3) – 221 (bar associé à C20) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usages spécifiquement autorisés – un établissement d'une superficie de plancher maximale de 200 mètres carrés dont l'activité principale est de louer et de réparer des articles de sport	Marge avant : 4 m Marge latérale : 4 m Largeur combinées des cours latérales : 8 m Marge arrière : 15 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 20 %	Minimum 7 m – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m ² ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m ² ou plus	– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 585 (stationnement intérieur à au moins 50 %) – 702 (protection arbres) – 716 (une butte écran doit être aménagée à la limite du lot adjacent à l'emprise ferroviaire) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
		H2 C3 C20 P3 max. 2 000 m ² / établissement R1				
R_SA1	Résidentielle urbaine	H1 P3 R1 R2 i (min. 80 log.) max. 2 000 m ² / établissement		Marges latérales, combinées et arrière : 0 m POS minimal 15 % Aire verte minimale 10 % Aire d'agrément 6 m ² / log.	Minimum 13 m	– 569 (deux bâtiments accessoires peuvent être adossés ou jumelés) – 624 (stationnement cour latérale) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 1 (général) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
R_CR1	Résidentielle urbaine	H1 i (min. 12 log.) j (min. 6 log.) r (min. 1 log.) H2 i (min. 12 log.) j (min. 6 log.) r (min. 1 log.) R1		Marges latérales, combinées et arrière : 0 m Aire verte minimale 30 % Aire d'agrément 6 m ² / log.	Minimum 10 m	– Enseigne : type général – Stationnement : type urbain dense
C_MO1	Commerce de détails et services urbains	C3 C20 P3 max. 2 000 m ² / établissement R1 R2	Usages associés – 212 (bar associé à C3) – 221 (bar associé à C20) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usages spécifiquement autorisés – 123 (marché public temporaire) – une gare ferroviaire – un établissement d'une superficie de plancher maximale de 200 mètres carrés dont l'activité principale est de louer et de réparer des articles de sport – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marges latérales, combinées et arrière : 0 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 20 %	Minimum 7 m	– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 554 (localisation d'un café-terrasse) – 582 (stationnement couvert à au moins 50 %) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
C_SA2	Commerce de détails et services urbains	C1 C2 max. 1 000 m ² / établissement S, R, 2 C3 C20 C21 C30 100 % intérieur P1 R1	Usages associés – 221 (bar associé à C20) – 223 (spectacle ou présentation visuelle associée à C20 ou C21) – 224 (piste de danse associée à C20 ou C21) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usages spécifiquement autorisés – un terminus d'autobus ou une aire de stationnement relatif à un service de transports visé par la Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., Chapitre S-30.01) – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marge avant minimale : 0,5 m Marges latérales, combinées et arrière : 0 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 10 %	Minimum 10 m	– 399 (POS ne s'applique pas à un terminus d'autobus) – 545 (café-terrasse peut être implanté sur un balcon ou une terrasse) – 548 (café-terrasse peut être implanté en cour arrière) – 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 588.0.1 (exemption de stationnement intérieur pour un terminus d'autobus) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
C_MG1	Commerce de détails et services urbains	C1 C2 C3 C20 C30 P1 R1	Usages associés <ul style="list-style-type: none"> – 221 (bar associé à C20) – 223 (spectacle ou présentation visuelle associée à C20 ou C21) – 224 (piste de danse associée à C20 ou C21) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usages spécifiquement autorisés <ul style="list-style-type: none"> – un terminus d'autobus ou une aire de stationnement relatif à un service de transports visé par la Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., chapitre S-30.01) – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur 	Marge avant : 3 m Marge latérale : 4,5 m Largeur combinée des cours latérales : 9 m Marge arrière : 7,5 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 10 %	Minimum 10 m	<ul style="list-style-type: none"> – 399 (POS ne s'applique pas à un terminus d'autobus) – 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 545 (café-terrasse peut être implanté sur un balcon ou une terrasse) – 548 (café-terrasse peut être implanté en cour arrière) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 588.0.1 (exemption de stationnement intérieur pour un terminus d'autobus) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
PIC_CC1	Publique, institutionnelle et communautaire	P3 P4 P5 P6 P7 R1	Usages associés <ul style="list-style-type: none"> – 194 (usage du groupe H1 logement associé à certains usages) – 238 (C1 associé à un usage de la classe Publique) – 257 (cafétéria associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation) 	Marges latérales, combinées et arrière : 0 m Aire verte minimale 10 %	Minimum 7 m	<ul style="list-style-type: none"> – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 9 (public ou récréatif) – Stationnement : type urbain dense
R_MG1	Résidentielle urbaine	H1 H2 C2 R1		Marge avant : 3 m Marge latérale : 4,5 m Largeur combinée des cours latérales : 9 m Marge arrière : 7,5 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 20 %	Minimum 10 m	<ul style="list-style-type: none"> – 702 (protection arbres) – 895 (réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
Aires de l'écoquartier						
PEV_EQ1	Récréation, parc et espace vert	C3 C30 R1 R2	<p>Usage associé</p> <ul style="list-style-type: none"> – 271 (chalet associé à un équipement sportif d'activités hivernales) <p>Usages spécifiquement autorisés</p> <ul style="list-style-type: none"> – un usage de la classe commerce de restauration et de débit d'alcool exercé uniquement sur café-terrasse – 123 (marché public temporaire) – un magasin d'alimentation d'une superficie de plancher maximale de 100 mètres carrés – un magasin de journaux d'une superficie de plancher maximale de 30 mètres carrés – un magasin de fleurs d'une superficie de plancher maximale de 30 mètres carrés 			<ul style="list-style-type: none"> – 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 537 (matières résiduelles) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 9 (public ou récréatif) – Stationnement : type urbain dense
PEV_EQ2	Récréation, parc et espace vert	C3 R1 R2	<p>Usages spécifiquement autorisés</p> <ul style="list-style-type: none"> – un usage de la classe commerce de restauration et de débit d'alcool exercé uniquement sur café-terrasse – 123 (marché public temporaire) – un magasin d'alimentation d'une superficie de plancher maximale de 100 mètres carrés – un magasin de journaux d'une superficie de plancher maximale de 30 mètres carrés – un magasin de fleurs d'une superficie de plancher maximale de 30 mètres carrés 			<ul style="list-style-type: none"> – 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 537 (matières résiduelles) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 9 (public ou récréatif) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
M_EQ1	Mixte	H1 i (min. 20 log. – max. 40 log.) j (min. 20 log. – max. 40 log.) H2 i (min. 40 log. – max. 80 log.) C2 max. 500 m ² / établissement S, R C20 R1	Usage associé – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) –	Marge avant : 0,5 m Marge latérale : 0,5 m POS minimal 40 % Aire verte minimale 20 % Projet d'ensemble autorisé	Minimum 13 m – 332.0.1 (rangement articles de jardinage) – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m ² ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m ² ou plus	– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 554 (localisation d'un café-terrasse) – 585 (stationnement intérieur à au moins 90 %) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
M_EQ2	Mixte	H1 i (min. 6 log.) j (min. 6 log.) r C2 max. 500 m ² / établissement S, R, 2 C3 S, R, 2 C20 S, R, 2 C21 S, R, 2 C30 P3 S, R, 2 max. 2 000 m ² / établissement R1	Usages associés – 221 (bar associé à C20) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usage spécifiquement autorisé – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marge avant : 0,5 m Marge latérale : 0,5 m POS minimal 40 % Aire verte minimale 20 % Projet d'ensemble autorisé	Minimum 13 m – 332.0.1 (rangement articles de jardinage) – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m ² ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m ² ou plus	– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 554 (localisation d'un café-terrasse) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 588.0.1 (exemption de stationnement intérieur pour les usages C1 et C30) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
R_EQ2	Résidentielle urbaine	H1 R1 i (min. 40 log. – max. 70 log.)		Marge avant : 0,5 m Marge latérale : 0,5 m Marge arrière : 0 m POS minimal 40 % Aire verte minimale 30 %	Minimum 13 m – 332.0.1 (rangement articles de jardinage) – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m ² ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m ² ou plus	– 569 (deux bâtiments accessoires peuvent être adossés ou jumelés) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 1 (général) – Stationnement : type urbain dense
R_EQ3	Résidentielle urbaine	H1 R1 r (min. 1 log. – max. 4 log. nombre max. de bâtiments dans une rangée : 8)		Marge avant : 0,5 m Marge latérale : 0,5 m POS minimal 40 % Aire verte minimale 30 % Projet d'ensemble autorisé	Minimum 10 m – 332.0.1 (rangement articles de jardinage) – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m ² ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m ² ou plus	– 569 (deux bâtiments accessoires peuvent être adossés ou jumelés) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 1 (général) – Stationnement : type urbain dense
R_EQ4	Résidentielle urbaine	H1 R1 j (min. 4 log. – max. 8 log.) r (min. 1 log. – max. 4 log. / nombre max. de bâtiments dans une rangée : 8)		Marge avant : 0,5 m Marge latérale : 0,5 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 30 % Projet d'ensemble autorisé	Minimum 10 m – 332.0.1 (rangement articles de jardinage) – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m ² ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m ² ou plus	– 569 (deux bâtiments accessoires peuvent être adossés ou jumelés) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 1 (général) – Stationnement : type urbain dense

Légende des abréviations du tableau 1*

Groupes d'usages autorisés

- H1 : logement
 H2 : habitation avec services communautaires
 C1 : services administratifs
 C2 : vente au détail et services
 C3 : lieu de rassemblement
 C10 : établissement hôtelier
 C11 : résidence de tourisme
 C20 : restaurant
 C21 : débit d'alcool
 C30 : stationnement et poste de taxi
 P1 : équipement culturel et patrimonial
 P3 : établissement d'éducation et de formation
 P4 : établissement d'éducation post-secondaire
 P5 : établissement de santé sans hébergement
 P6 : établissement de santé avec hébergement
 P7 : établissement de santé majeur
 P8 : équipement de sécurité publique
 I2 : industrie artisanale
 R1 : parc
 R2 : équipement extérieur de proximité

Type de bâtiment autorisé

- I : l'usage est autorisé dans un bâtiment isolé
 J : l'usage est autorisé dans un bâtiment jumelé
 r : l'usage est autorisé dans un bâtiment en rangée

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

Usages associés

- 194 : un usage du groupe H1 logement est associé à certains usages et sous réserve du respect de certaines normes
 197 : une aire de stationnement est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation
 199 : une aire de stationnement autorisées à titre d'usage associé doit être intérieure
 212 : un bar est associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement
 221 : un bar est associé à un restaurant
 223 : un spectacle ou une présentation visuelle est associée 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
 238 : un usage du groupe C1 services administratifs est associé à un usage de la classe Publique
 255 : une garderie est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation
 256 : un centre de conditionnement physique est associé à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation
 257 : une cafétéria est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation
 271 : un chalet est associé à un équipement sportif d'activités hivernales

Normes d'implantation ou d'aménagement

POS : pourcentage d'occupation au sol

Dispositions particulières relatives à la hauteur

- 331.0.2 : malgré la hauteur maximale prescrite, (pourcentage requis) de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre (hauteur en mètres ou en étages)
 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 considéré dans le calcul de la hauteur

Autres normes particulières

- 399 : le pourcentage d'occupation au sol ne s'applique pas à un terminus d'autobus de transport en commun
 507 : l'installation d'un auvent ou d'un parasol est autorisée au-dessus d'un café-terrasse sous réserve du respect de certaines normes
 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
 545 : un café-terrasse peut être implanté sur un balcon ou une terrasse
 548 : un café-terrasse peut être implanté en cour arrière
 554 : localisation d'un café-terrasse
 569 : deux bâtiments accessoires peuvent être adossés ou jumelés sous réserve du respect de certaines normes
 582 : le stationnement doit être couvert à au moins (pourcentage requis)
 585 : le stationnement doit être intérieur à au moins (pourcentage requis)

- 588.0.1 : le pourcentage minimal de cases de stationnement qui doit être intérieur ne s'applique pas à un usage déterminé
 596 : aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est prescrit pour un usage
 597 : un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation
 624 : le stationnement en cour latérale ou dans le prolongement de cette cour est autorisé en vertu d'une norme antérieure
 681 : une aire de chargement ou de déchargement d'un usage du groupe C2 vente au détail et services d'une superficie de plancher de plus de 2 000 mètres carrés doit être dissimulée derrière un mur écran d'une hauteur minimale de quatre mètres ou être aménagée à l'intérieur d'un bâtiment principal
 685 : une aire de chargement ou de déchargement ou un tablier de manœuvre peut être aménagé dans toute cour
 702 : protection des arbres en milieu urbain
 716 : une butte écran doit être aménagée à la limite d'un lot sous réserve du respect de certaines normes
 736 : un bâtiment d'une classe Commerce ou d'une classe Industrie doit être implanté à au moins 30 mètres de l'assiette d'une voie ferrée
 895 : réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire

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

3.2 Le contrôle architectural de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec

Depuis 2009, la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) a compétence sur le territoire du CMA D'Estimauville à l'égard des travaux suivants :

- Les travaux de construction d'un bâtiment principal ou d'un bâtiment accessoire détaché.
- Les travaux d'agrandissement ou d'exhaussement d'un bâtiment principal ou d'un bâtiment accessoire détaché.
- Les travaux de déplacement d'un bâtiment principal ou d'un bâtiment accessoire détaché.
- Les travaux de rénovation qui ont une incidence sur l'apparence architecturale d'un bâtiment principal ou d'un bâtiment accessoire détaché.
- Les travaux de peinture d'un revêtement extérieur qui ont une incidence sur l'apparence architecturale d'un bâtiment principal ou d'un bâtiment accessoire détaché.
- Les travaux de démolition, totale ou partielle, d'un bâtiment principal de même que des travaux de réutilisation du sol requis à la suite de la démolition d'un bâtiment principal.
- Les travaux d'installation ou de modification d'une enseigne autre qu'une enseigne visée aux articles 846, 847, 847.0.1 ou 848 du *Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme*.
- Les travaux d'installation ou de modification d'un auvent.
- Les travaux d'installation ou de modification d'un abri, autre qu'un abri d'hiver dont l'installation ne requiert pas de permis ou qu'un abri saisonnier démontable de moins de 18 m², qui est détaché d'un bâtiment et qui ne dessert qu'un usage résidentiel.
- Les travaux d'installation ou de modification d'une antenne de télécommunication sur une façade ou sur le toit d'un bâtiment ou au sol et des travaux connexes à cette installation ou à cette modification.
- Les travaux d'installation ou de modification d'un élément de mécanique installé sur un mur ou un toit d'un bâtiment ou installé au sol.
- Les travaux d'installation ou de modification d'une clôture ou d'un muret dans la cour avant d'un bâtiment principal.
- Les travaux de construction intégrés à un aménagement paysager, dans une cour avant ou dans une cour latérale, d'un bâtiment principal et qui sont réalisés simultanément à des travaux de construction, d'agrandissement ou de rénovation majeure de ce bâtiment ou simultanément à l'aménagement d'un café-terrasse.

Une série d'objectifs dont la Commission doit tenir compte dans l'exercice de sa compétence relativement aux travaux visés ont été adoptés par la Ville ainsi que les critères qui permettent d'évaluer si ceux-ci sont atteints. Aucun permis de lotissement, de construire, de réparation ou de transformation et aucun certificat d'autorisation ne peut être délivré sans l'approbation préalable de la Commission.

3.2.1 Les objectifs et les critères globaux applicables au CMA D'Estimauville

Les travaux de la compétence de la Commission sont maintenus pour le CMA D'Estimauville. Néanmoins, certains critères devront faire l'objet d'une validation pour atteindre les

orientations d'aménagement et de développement énoncées à la section 2.1.2 qui sont reliées à l'implantation et l'architecture des constructions et l'aménagement des terrains.

Après l'entrée en vigueur du présent PPU, le Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (R.V.Q. 1324) pourrait être modifié, en tenant compte des compétences de la Commission, de façon à assurer l'encadrement souhaité pour le périmètre agrandi du PPU pour le secteur D'Estimauville.

3.2.2 Les objectifs et les critères propres à l'écoquartier

Pour les projets dans l'écoquartier, les travaux, objectifs et critères décrits aux sections 3.2 et 3.2.1 seront également soumis à la Commission. Cependant, des objectifs et des critères supplémentaires propres à l'écoquartier s'ajouteront afin d'orienter les recommandations de la Commission. Les règles devant être prises en compte sont les suivantes :

- les orientations propres à l'écoquartier énoncées à la section 2.2.2 qui sont reliées à l'implantation et l'architecture des constructions et l'aménagement des terrains;
- les programmes particuliers de réaménagement et autres actions spécifiques du chapitre 4 qui ont impact direct sur l'implantation et l'architecture des constructions et l'aménagement des terrains;
- les principes d'accessibilité universelle du Guide pratique d'accessibilité universelle de la Ville de Québec;
- les critères pour encadrer l'implantation et l'architecture des constructions et l'aménagement des terrains ci-dessous.

Note : D'autres objectifs et critères soutenant la mise en œuvre de la vision d'avenir de l'écoquartier pourront être inclus au Règlement R.V.Q. 1324.

Lotissement

- Favoriser une trame modulaire d'îlots dont la taille facilite la libre circulation des personnes et encourage l'appropriation des cours privées ainsi que l'aménagement et la sécurité des espaces publics.

Mixité horizontale et verticale des fonctions

- Favoriser une mixité horizontale par une utilisation de l'espace faisant se côtoyer habitations, biens et services de proximité, services administratifs, institutions, équipements récréotouristiques et services communautaires afin d'offrir un quartier complet et autonome.
- Encourager la mixité verticale par la construction de bâtiments mixtes avec commerces et services au rez-de-chaussée et services administratifs ou habitations aux étages afin de tirer l'avantage de la proximité et de limiter les déplacements entre le domicile, les commerces et le lieu de travail.

Réseautage des espaces verts et des sites ou activités d'intérêt

- Assurer par les aménagements proposés, le réseautage des espaces verts et sites ou activités d'intérêt.

Stationnement et incitatifs

- Encourager le transport par des moyens autres que l'automobile en incluant au projet de construction et d'aménagement, des places de stationnements pour les vélos, l'autopartage et le covoiturage.
- Assurer l'intégration et la qualité de construction des aires de stationnement intérieures et souterraines.

Les gabarits de construction

- Favoriser des composantes à l'échelle humaine en front des rues et le confort climatique.
Par exemple :
 - encourager une implantation en retrait des étages supérieurs de façon à maintenir un basilaire à l'échelle humaine (± 2 à 3 étages).
 - considérer la possibilité d'inclure des éléments de saillie comme des marquises pour marquer la présence d'un basilaire commercial.
- Favoriser des modulations volumétriques pour éviter les disparités d'échelle avec les constructions limitrophes.

La composition architecturale et environnementale

- Encourager l'utilisation de matériaux écologiques. Par exemple : matériaux locaux, matériaux durables (contenus recyclés, renouvelables rapidement, construits dans le respect de l'environnement).
- Soutenir l'inclusion de composantes écologiques. Par exemple : toits verts, murs verts, surfaces perméables et réfléchissantes (lutte aux îlots de chaleur urbains).

Les stratégies écoénergétiques et énergies renouvelables

- Favoriser l'efficacité énergétique par la réduction de la consommation d'énergie et l'efficacité énergétique (isolation et étanchéité).
- Utiliser des sources d'énergie et de chauffage dans le cadre d'une approche bioclimatique, de design d'énergie passive (solaire passif, ventilation naturelle, orientation des bâtiments), et d'énergies renouvelables (ex. géothermie, énergie solaire, récupération de chaleur, biomasse, biogaz, hydroélectricité).

L'approche écologique des aménagements

- Favoriser une meilleure gestion de l'eau par la diminution de la consommation (appareils à faible consommation) et la gestion des eaux de pluie.
- Encourager la gestion des sols par la restauration et la revalorisation de sites désaffectés, une stratégie de gestion de sols contaminés au besoin (gestion de risques, décontamination, etc.), la récupération des sols sur le site, et lorsqu'applicable, la conservation du milieu (arbres existants, plan d'eau).

4 Les programmes particuliers de réaménagement et autres actions spécifiques

4.1 Le schéma conceptuel du secteur D'Estimauville (CMA)

La vision d'avenir pour le secteur D'Estimauville est de lui donner les qualités d'un réel centre urbain. Les figures 18 et 19 résument différentes interventions du développement selon quatre axes et l'identification des lots ou bâtiments vacants à construire et à densifier en insérant de nouvelles constructions à même les stationnements de surface. Des simulations aériennes (figure 20) illustre la vision d'avenir à travers le temps.

4.2 Le concept d'aménagement de l'écoquartier

En décembre 2011, la Ville a lancé un appel de propositions public afin de recevoir, de la part de promoteurs, des propositions de développement détaillées pour la propriété municipale mise en disponibilité (anciennes Galeries Sainte-Anne, ± 6,25 hectares : figure 15). En octobre 2013, à la suite du désistement du consortium retenu en 2012, la Ville a choisi de reprendre le projet et de bonifier le concept d'aménagement. Elle présente publiquement le concept bonifié en avril 2015.

4.2.1 Un concept identitaire qui favorise l'échange

La forme urbaine du concept bonifié s'inspire des meilleurs exemples internationaux d'écoquartiers tout en conservant les qualités des quartiers existants de Québec. La richesse des espaces publics et la mixité des usages des quartiers anciens, si propices à la vie urbaine, y sont conjuguées au présent. Parmi les caractéristiques de la proposition, les interventions suivantes se distinguent (figures 21 et 22) :

- une subdivision de la propriété municipale avec des usages variés ainsi que des bâtiments de types et de hauteurs différents qui s'intègrent harmonieusement aux quartiers résidentiels existants ou axes commerciaux à consolider;
- une trame modulaire générant des cours privées connectées au réseau public et assurant une perméabilité adéquate avec le voisinage;
- l'aménagement d'un parc de voisinage central procurant biodiversité végétale et sociale sur laquelle donnent les futures habitations;
- l'ouverture d'une nouvelle rue principale et des rues secondaires permettant la desserte des îlots créés assurant une vie de quartier avec la cohabitation des différents types d'usagers;
- la place de la voiture est limitée pour faciliter l'accès à d'autres modes de transport et offrir un quartier accessible aux piétons et aux cyclistes;
- entre les espaces publics et collectifs, des liens accessibles aux piétons et aux vélos;
- la réduction du stationnement de surface par la création de places de stationnement intérieur;

- les circulations sont greffées au réseau de transport en commun et à la prise en compte du projet d'implantation du SRB;
- l'aménagement de jardins communautaires;
- des ouvrages proposés pour contrôler la quantité et la qualité des eaux rejetées à l'extérieur de l'écoquartier;
- la gestion centralisée des matières résiduelles après la phase de construction.

Recommandations

- Fournir l'encadrement nécessaire à la mise en œuvre du concept bonifié.
- Vendre les terrains municipaux à différents constructeurs pour assurer une diversité sociale et architecturale.

4.2.2 Les espaces verts

Le réseau d'espaces verts constitue la « colonne vertébrale » de l'écoquartier et regroupe les espaces communs (figure 23). La localisation centrale du parc de voisinage et sa conception créent un environnement extérieur attrayant améliorant l'image du quartier au moyen de surfaces vertes.

La place publique située des deux côtés du boulevard Sainte-Anne relie l'écoquartier au futur pôle intermodale. Son aménagement comprend des surfaces minérales, des plantations et du mobilier urbain.

L'aménagement de jardins communautaires et d'un bassin de rétention vise à promouvoir une ville durable et densifiée et à améliorer la qualité de l'espace public et du cadre de vie.

Le réseau d'espaces verts entraînera des bénéfices écologiques, économiques et sociaux. En plus de constituer des lieux de socialisation, ils fondent la qualité du milieu de vie des résidents et des travailleurs citadins.

Recommandations

- Élaborer un concept détaillé d'aménagement pour le parc central et la place publique.
- Évaluer l'opportunité d'ajouter un pavillon de services près des équipements de jeux.
- Encadrer la mise sur pied d'un groupe communautaire pour les jardins communautaires.

4.3 Les investissements immobiliers

La construction d'un centre multifonctionnel totalisant environ 4 000 mètres carrés dans le secteur D'Estimauville est envisageable à moyen ou long termes dans le secteur D'Estimauville. Les fonctionnalités suivantes pourraient être incluses pour cet équipement collectif : gymnases et douches, bibliothèque, salles multifonctionnelles de jeux et de spectacle et des locaux pour des organismes du milieu.

Recommandations

- Cerner les besoins du milieu en tenant compte des développements futurs (ex. écoquartier).
- Déterminer l'emplacement du futur centre multifonctionnel en permettant son accessibilité par le transport en commun à un plus grand nombre d'utilisateurs possible.
- Examiner la possibilité d'intégrer à la construction, un stationnement intérieur à étages ainsi que des espaces à bureaux (pour le regroupement de services municipaux).
- Favoriser l'innovation et promouvoir une architecture urbaine et contemporaine qui met de l'avant des principes de développement durable (ex. encourager l'utilisation de matériaux et de composantes écologiques et favoriser des stratégies écoénergétiques et énergies renouvelables, appliquer les principes d'accessibilité universelle).
- Développer le caractère urbain en encourageant un mode d'implantation, des formes architecturales et des aménagements qui favorisent la marche et le vélo.
- Permettre que l'implantation, le gabarit, l'architecture et les matériaux de ce futur bâtiment public puissent se démarquer par rapport au contexte environnant.

4.4 Les investissements en infrastructures

Dans un contexte économique en mutation, la Ville s'est intéressée au secteur D'Estimauville parce qu'il est déjà desservi en infrastructures et en équipements bien qu'il nécessite des investissements additionnels pour accueillir un nouvel ensemble urbain. De plus, puisqu'il est situé en contrebas du territoire des arrondissements de Beauport et de Charlesbourg, l'introduction de conduites pluviales plus importantes est requise pour permettre l'évacuation des eaux pluviales des futurs ensembles d'une partie de ces deux territoires situés en amont.

Soulignons que l'application de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* a comme effet le partage de certaines compétences pour le réseau artériel dans le secteur D'Estimauville (figure 24). En effet, certains tronçons sont de la compétence du conseil d'agglomération alors que d'autres relèvent du conseil de la Ville.

Les compétences du conseil d'agglomération l'amènent à prendre des décisions dans les domaines du transport en commun des personnes et de l'entretien des voies de circulation constituant le réseau artériel de l'agglomération, l'alimentation en eau, l'assainissement des eaux, l'élimination et la valorisation des matières résiduelles.

Le conseil de la Ville et le conseil d'arrondissement, de leur côté, voient à la construction et à l'entretien des conduites locales d'aqueduc et d'égout, à l'entretien et au déneigement des rues locales, à l'enlèvement et au transport des matières résiduelles; à la construction ainsi qu'à l'entretien et à la gestion des équipements sportifs et culturels, des bibliothèques et des parcs (ce qui exclut les infrastructures et les équipements collectifs).

4.4.1 Les réseaux d'aqueduc et d'eaux usées et pluviales

Le Service de l'ingénierie a terminé en 2012 la planification et la conception du projet de

réfection des réseaux de l'avenue D'Estimauville. Par voie de conséquence, la Ville a lancé un appel d'offres public et a octroyé, en juin 2012, un contrat à un entrepreneur. Les ressources financières proviennent de règlements d'emprunt de compétences d'agglomération et de la Ville ainsi que de remboursements de Bell Canada et de Vidéotron. Les travaux ont consisté à aménager, à remettre en état ou à remplacer les éléments suivants :

- les réseaux d'eau potable et d'égouts avec ajout de collecteurs pluvial et domestique de grandes dimensions;
- l'enfouissement des réseaux de distribution des utilités publiques, de travaux d'électricité et de fibre optique;
- la structure de la chaussée et de son revêtement;
- le réaménagement de la géométrie avec terre-plein;
- l'aménagement d'une contre-allée, de trottoirs et d'une piste cyclable;
- l'éclairage et les feux de circulation;
- l'aménagement paysager et les plantations.

Les travaux ont commencé à l'été 2012 et se sont échelonnés sur une période de deux ans. Ils ont eu lieu dans l'avenue D'Estimauville, mais aussi partiellement sur les boulevards Sainte-Anne et Montmorency et comportent un passage à niveau.

Recommandations

- Revoir périodiquement l'état de l'ensemble des réseaux de même que des nouveaux besoins générés par le futur ensemble urbain;
- Entreprendre ou compléter, de concert avec les partenaires privés et publics, les efforts de réfection des réseaux d'aqueduc, des eaux usées et pluviales.
- Maximiser les investissements privés ou provenant des autres paliers gouvernementaux.

4.4.2 L'enfouissement des réseaux câblés

Les réseaux enfouis sont synonymes de qualité de vie et d'environnements agréables. En effet, l'enfouissement embellit le paysage et favorise une meilleure utilisation de l'espace.

Considérant le potentiel de réaménagement du secteur D'Estimauville et l'envergure des projets immobiliers à venir, la présence des lignes aériennes existantes n'est plus souhaitable. C'est pourquoi la Ville a déterminé que le secteur D'Estimauville constitue un secteur de requalification stratégique voué à être desservi par des réseaux de distribution d'utilité publique souterrains et à l'intérieur duquel certaines lignes de distribution aérienne sont destinées à être éliminées. Ces lignes sont identifiées au Règlement sur l'installation des fils des services d'utilité publique en souterrain (Règlement R.V.Q. 2188).

Depuis 2007, les réseaux d'utilité publique aériens dans le CMA D'Estimauville doivent céder leur place à des réseaux souterrains.

Recommandations

- Modifier, au besoin, le Règlement R.V.Q. 2188 pour tenir compte des nouvelles limites du territoire d'application du PPU.
- Profiter de chaque projet de développement ou de réaménagement ponctuel ou d'ensemble pour éliminer les lignes aériennes indésirables.
- Profiter du *Programme d'enfouissement des réseaux câblés sur des voies publiques* offert par Hydro-Québec, qui soutient les municipalités en proposant des programmes d'enfouissement contribuant à rendre cette option plus abordable.
- Informer les promoteurs d'un autre programme d'Hydro-Québec – *Mieux vivre dans un quartier où les fils sont enfouis* – qui encourage les promoteurs immobiliers à construire des ensembles résidentiels alimentés par des réseaux souterrains. Cette initiative ne prévoit pas d'aide financière d'Hydro-Québec, mais elle offre une vitrine prestigieuse et divers outils de marketing aux promoteurs et aux municipalités qui favorisent cette option.

4.4.3 La fermeture du dépôt à neige

Les activités du dépôt à neige situé au sud de la voie ferrée ont cessés. Ainsi, la réappropriation du site par la population pourra s'effectuer.

Recommandations

- Poursuivre les analyses de sol sur le site actuel et trouver des solutions novatrices à la problématique des sols à réhabiliter.
- Proposer un plan de développement et d'aménagement du site actuel (voir partenaires à la section 4.8.2), en lien avec l'écoquartier.

4.5 Les projets de réaménagement des principales artères

L'implantation de nouvelles activités dans le secteur D'Estimauville nécessite un réaménagement des principales artères afin de répondre aux orientations du PPU notamment pour garantir la convivialité des différents modes de transport et de favoriser l'animation du domaine public.

4.5.1 L'avenue D'Estimauville

L'avenue D'Estimauville, qui relie deux autoroutes, constitue l'artère structurante et la porte d'entrée au secteur. Principal lieu d'échange entre les fonctions commerciales, de bureaux et les déplacements de transit, cette rue présente une géométrie et un aménagement de type urbain.

En plus de réaliser les interventions nécessaires aux réseaux d'infrastructures afin de les actualiser aux nouvelles normes et leur donner la capacité de répondre aux nouvelles demandes générées par le développement (section 4.4.1), la Ville a élargi l'emprise de l'avenue D'Estimauville pour procéder à son réaménagement complet (figures 25 et 26) afin :

- de rehausser la qualité actuelle du domaine public;

- de valoriser les déplacements piétonniers;
- de permettre des plantations généreuses adaptées aux conditions du secteur;
- d'utiliser des matériaux plus durables pour le réseau cyclable, les trottoirs, le mobilier urbain et les éléments de signalétique.

L'aménagement d'une allée latérale (contre-allée,) parallèle à l'artère principale (avenue D'Estimauville) permet un accès aux espaces commerciaux situés aux rez-de-chaussée et la générosité des espaces dédiés aux piétons, le couvert végétal plus abondant et l'aménagement soigné du domaine public font de cette artère un lieu vivant, agréable et sécuritaire (figure 27).

Recommandations

- Compléter les aménagements paysagers dans l'emprise et la contre-allée.
- Poursuivre les négociations avec la CCNQ et le MTQ pour aménager dans le prolongement de l'avenue D'Estimauville une voie d'accès automobile, piétonne et cyclable vers la baie de Beauport et le littoral.
- Réaliser une étude de circulation pour le tronçon au nord du boulevard Sainte-Anne en examinant en détail un éventuel élargissement de son emprise pour assurer une continuité de l'avenue D'Estimauville entre les deux autoroutes et en tenant compte du futur aménagement de l'*Espace d'innovation D'Estimauville*.

4.5.2 Le boulevard Sainte-Anne

Le boulevard Sainte-Anne est une artère stratégique qui dessert principalement des fonctions commerciales et de bureaux. Cette artère constitue également une porte d'entrée importante au secteur D'Estimauville. L'image qu'elle projettera avec ses aménagements doit renforcer cette fonction.

Le tronçon du boulevard Sainte-Anne compris à l'est de l'avenue D'Estimauville constitue l'emplacement privilégié pour l'implantation d'un pôle intermodal du réseau de Service rapide par bus (SRB). Cette ligne permettra à des projets porteurs de se développer dans un contexte d'accessibilité favorable au transport en commun en offrant un potentiel d'échanges intermodaux avec d'autres réseaux de transport existants ou projetés (autobus, taxis, vélos, trottoirs). Les résultats d'une étude de faisabilité pour le SRB ont été dévoilés en mars 2015. Un bureau de projet verra à poursuivre les analyses en phase d'avant-projet.

Recommandations

- Le boulevard Sainte-Anne devra être réaménagé pour assumer sa fonction stratégique.
- La configuration devra s'arrimer avec les nouveaux aménagements de l'avenue D'Estimauville (éclairage, mobilier urbain, enfouissement des réseaux, etc.).
- La mise en place d'un SRB aura un impact important sur l'espace et le paysage urbain. La Ville, avec ses partenaires, devra proposer des aménagements particuliers pour le boulevard Sainte-Anne. Au besoin, son emprise pourrait être élargie afin d'assurer les aménagements requis (ex. longueur des quais de la station adaptée au matériel roulant en tenant compte de la position des portes). Le réseau de SRB pourra être implanté de manière axiale ou en rive nord, mais il sera impossible de le faire en rive sud considérant l'emplacement des récentes conduites majeures des réseaux d'égouts.

4.5.3 Le boulevard Montmorency

Actuellement, la chaussée du boulevard Montmorency occupe une place prépondérante. Dans le cadre du programme de réfection des infrastructures de surface, des travaux ont été exécutés en 2015 entre l'avenue D'Estimauville et l'avenue Mailloux.

Son éventuel réaménagement global devra desservir les activités récréotouristiques du domaine de Maizerets sans nuire à la qualité de vie recherchée pour le secteur D'Estimauville et aux résidents du quartier Maizerets. Ce réaménagement futur devra répondre aux besoins des différentes fonctions et contribuer à l'établissement d'un lieu convivial et sécuritaire.

Recommandations

- Élaborer un plan concept afin de préciser les interventions sur le domaine public. Le plan devra prévoir, en fonction des largeurs de son emprise disponible, les actions suivantes :
 - élargir les trottoirs;
 - aménager, au besoin, des mesures d'atténuation de la vitesse;
 - réduire la chaussée (ex. diminuer le nombre de voies pour la circulation automobile);
 - verdir les abords de la chaussée (ex. plantation d'alignement);
 - installer du mobilier urbain.

4.5.4 Le chemin de la Canardière

Le chemin de la Canardière constitue actuellement une voie de circulation secondaire donnant accès aux services de santé et à des commerces. Son importance historique en fait toutefois un lieu d'intérêt et un lien important entre les quartiers du Vieux-Moulin et de Maizerets.

Le réaménagement éventuel du chemin de la Canardière visera à tirer profit de ces caractéristiques particulières et à améliorer la convivialité des lieux pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs et renforcera l'attractivité du secteur D'Estimauville comme lieu de vie et de destination.

Recommandations

- Élaborer un plan concept afin de préciser les interventions sur le domaine public. Le plan devra notamment prévoir, en fonction des largeurs de son emprise disponible, les actions suivantes :
 - élargir les trottoirs;
 - verdir les abords de la chaussée;
 - enfouir les réseaux d'utilité publique;
 - assurer, si possible, la continuité du réseau cyclable;
 - implanter des alignements d'arbres et installer du mobilier urbain.

4.6 Le réseautage des espaces publics

4.6.1 Les liens piétonniers

L'objectif principal est de favoriser les cheminements piétonniers entre les espaces publics.

Recommandations

- Aménager des trottoirs plus larges et implanter du mobilier urbain (bancs, poubelles) procurant confort et sécurité aux piétons en plus de donner le goût de circuler à pied.
- Planter des rangées d'arbres pour donner une échelle humaine.
- Prévoir l'implantation d'éléments de signalétique le long du parcours du ruisseau du Moulin (canalisé) entre le domaine de Maizerets et l'Espace d'innovation D'Estimauville en lien avec une mise en valeur du ruisseau du Moulin au nord des limites du PPU du secteur D'Estimauville.

4.6.2 Les liens cyclables

Une piste cyclable récemment aménagée dans le cadre des travaux en cours pour le réaménagement de l'avenue D'Estimauville est reliée au réseau cyclable existant sur le boulevard Montmorency.

Recommandations

- Continuer la piste cyclable dans l'avenue D'Estimauville au nord du boulevard Sainte-Anne.
- Relier l'écoquartier à la baie de Beauport et à la future piste est-ouest projetée dans l'emprise du boulevard Sainte-Anne (Plan directeur du réseau cyclable).

4.6.3 L'accès aux berges du fleuve et à la baie de Beauport

L'accès au fleuve et aux équipements récréotouristiques situés sur ses berges est essentiel pour la mise en valeur du secteur D'Estimauville.

Recommandations

- Privilégier les liens piétons et cyclables de la manière la plus directe possible.
 - Donner un accès visuel au fleuve à partir du secteur D'Estimauville pour attirer les promeneurs jusqu'à la baie de Beauport.
 - Donner un accès physique aux piétons et aux cyclistes par l'écoquartier (axe récréatif).
 - Donner un accès aux véhicules et aux cyclistes par l'avenue D'Estimauville (axe fonctionnel).

4.7 La signature visuelle, le mobilier urbain et l'éclairage

L'approche d'aménagement pour le secteur est basée sur la création d'espaces publics dynamiques et récréatifs représentatifs d'un centre urbain. L'expression privilégiée pour le mobilier urbain et l'éclairage est contemporaine, novatrice et axée sur le développement durable.

Recommandations

- Réaménager les axes majeurs de circulation ainsi que les rues et espaces publics de manière à donner au secteur une unité en lien avec les projets de réaménagement récemment réalisés.
- Développer un mobilier urbain avec une signature contemporaine.
- Favoriser l'implantation d'œuvres contemporaines, d'envergure et pérennes intégrant des technologies de pointe.

4.8 Les projets structurants, plans directeurs et études impliquant des partenaires

4.8.1 Le pôle intermodal du Réseau de transport de la Capitale

Sensible à la nécessité de protéger l'environnement et d'optimiser la qualité de l'aménagement urbain, la Ville soutient financièrement le transport en commun. Or, le terminus actuel est utilisé à pleine capacité. De surcroît, le RTC a exprimé des besoins pour de nouveaux espaces pouvant accueillir des autobus articulés (Métrobus).

Avec le développement anticipé du secteur D'Estimauville, il importe de rapprocher la clientèle utilisant le transport en commun du centre des activités. D'ailleurs, le Plan de mobilité durable détermine le secteur D'Estimauville comme un des trois pôles d'échange à développer dans la région. Ce plan recommande de favoriser l'intermodalité en y aménageant des infrastructures qui permettront une continuité dans la chaîne des déplacements. L'intermodalité permet d'effectuer un déplacement en passant facilement d'un niveau de services de transport en commun à un autre (ex. assurer un transfert facile entre les autobus et le futur SRB) et avec les autres modes de déplacement : taxi, automobile privée ou en partage, transport adapté, vélo, marche).

C'est pourquoi le RTC examine la possibilité d'implanter un pôle intermodal dans le secteur D'Estimauville. Les objectifs sont de créer un lieu :

- agréable, accessible et sécuritaire;
- s'intégrant harmonieusement au secteur D'Estimauville et à son écoquartier;
- équipé d'un ensemble immobilier de qualité;
- servant à de multiples fonctions;
- d'attente confortable avec tous les équipements et services nécessaires;
- facilement accessible aux différents réseaux de transport en commun;
- propice à l'intermodalité;
- assurant une accessibilité universelle.

Pistes d'intervention

- Il est nécessaire d'assurer l'atteinte de l'ensemble des objectifs, car le succès du projet est fonction de l'intégration de ces différentes composantes autant du point de vue urbanistique que celui de l'efficacité en matière de transport dans une perspective à long terme.

- Examiner l'option d'intégrer au pôle intermodal un stationnement intérieur (souterrain ou à étages) à partager entre les différents utilisateurs. Un pourcentage des places disponibles pourrait être réservé à du stationnement incitatif (Parc-O-Bus).
- Prévoir, l'intégration des arts au design du pôle intermodal.

4.8.2 L'élaboration d'un plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral est et de ses abords

La Ville a signé en 2011 une entente de collaboration avec le MTQ et la CCNQ pour l'élaboration d'un *Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral est et de ses abords*. Cette entente a pour objet de confier à la CCNQ la gestion du projet avec la participation de la Ville et du MTQ. Le plan directeur a été dévoilé au public au printemps 2016.

Ce plan directeur contient la vision d'avenir du littoral, du corridor de l'autoroute Dufferin-Montmorency et les abords du boulevard Sainte-Anne entre le domaine de Maizerets à l'ouest et le parc de la Chute-Montmorency à l'est. Le territoire à l'étude comprend le secteur D'Estimauville. Les trois partenaires désirent transformer le territoire visé en un élément porteur du développement de la capitale tout en favorisant une plus grande appropriation par le public des berges du fleuve Saint-Laurent à des fins récréatives.

Pistes d'intervention

- Collaborer et participer à toutes les étapes de réalisation du plan directeur.
- Après acceptation de la vision d'avenir du territoire à l'étude par les autorités municipales et gouvernementales, traduire les orientations dans les outils urbanistiques municipaux que devra prendre le développement du secteur D'Estimauville à court, moyen et long terme ainsi que les façons pour y arriver.

4.8.3 Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec

Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) – Bâtir 2031, structurer, attirer, durer* – adopté par la CMQ est entré en vigueur en 2012. C'est un plan de développement pour l'avenir qui établit des stratégies et engage un processus de modifications réglementaires pour la Ville. C'est pourquoi la Ville a amorcé la révision d'un schéma d'aménagement et de développement dont l'adoption est prévue en 2016-2017.

Le développement du secteur D'Estimauville, comme planifié dans le présent PPU, s'inscrit dans les orientations du PMAD. En effet, la création d'un pôle métropolitain à D'Estimauville correspond aux critères, prescriptions et cibles du PMAD sur la forme d'aménagement et de développement à atteindre (fonctions, concentrations des fonctions, infrastructures de transport et aménagement public, cadre bâti et aménagement urbain, densité).

Pistes d'intervention

- Arrimer les orientations du PPU du secteur D'Estimauville aux outils de planification en révision.

4.8.4 L'élaboration de plans directeurs de paysages métropolitains

En 2011, la CMQ a reçu l'appui du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (MCCCF) afin de mener à terme quatre projets pilotes visant la mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain. Chacun des projets pilotes suppose la mise en place d'une approche concertée (MRC, municipalités, ministères, sociétés civiles, etc.) afin de déterminer les objectifs, les critères d'aménagement et les outils pouvant être utilisés pour protéger, mettre en valeur et aménager les paysages retenus.

L'un des quatre projets pilotes est formé du territoire suivant : le secteur D'Estimauville, l'entrée de l'île d'Orléans et le parc de la Chute-Montmorency. Ce plan directeur a été complété en mai 2013 dans le but de servir de cadre de référence. Il comporte des objectifs et des principes de mise en valeur, des critères d'aménagement et des priorités d'action ainsi que des outils pour les mettre en œuvre.

Pistes d'intervention

- Favoriser la protection d'éléments significatifs d'un paysage d'intérêt.

4.8.5 Les interventions engageant le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec

Pour améliorer les voies d'accès menant au secteur D'Estimauville, la transformation du réseau autoroutier devra faire l'objet de discussions entre la Ville et le MTQ portant sur :

- Un réaménagement des entrées et des sorties de l'autoroute Félix-Leclerc afin de faciliter un accès rapide au secteur D'Estimauville, élément qui constitue un facteur de localisation d'importance pour les activités économiques de développement.
- La transformation de l'autoroute Dufferin-Montmorency par un caractère plus urbain tout en reconnaissant sa fonction principale de voie d'entrée à la région de Québec.

Pistes d'intervention

- En collaboration avec le MTQ, tracer un portrait de la situation (circulation).
- En collaboration avec le MTQ, évaluer les options d'intervention (réaménagement).
- En collaboration avec le MTQ, préciser les interventions prioritaires ainsi que le mode de financement.

5 Conclusion

Un plan d'intervention n'est efficace que dans la mesure où il soutient de façon cohérente les choix de développement qui sont proposés. C'est pourquoi il importe de garder à l'esprit les éléments suivants :

- Le PPU est une démarche importante de planification qui a permis de cerner les aspects insatisfaisants de la situation actuelle et les potentiels de développement;
- La revitalisation du secteur D'Estimauville devra être mise en œuvre par des efforts importants de la part de la Ville de Québec et de ses partenaires tant à court qu'à long terme;
- Chacun des projets de réaménagement qui seront retenus devront être approfondis avant leur mise en œuvre et des budgets devront être prévus en conséquence;
- La mise en œuvre des projets repose sur la mobilisation de tous les intervenants publics, privés, associatifs, ainsi que de la population locale et régionale;
- Il est important de poursuivre les discussions avec les partenaires pour obtenir les ententes nécessaires et de fournir les efforts pour établir les mécanismes de gestion et de revitalisation du secteur D'Estimauville et son écoquartier.

Finalement, les propositions d'aménagement du présent PPU sont susceptibles de maximiser les potentiels de ce secteur d'importance de la Ville nouvelle, d'améliorer ses services à la population et d'harmoniser la relation entre les milieux urbains qui le composent.

Quatre cents ans ont façonné la trame urbaine de la capitale provinciale que l'on connaît aujourd'hui. Le regroupement municipal effectué en 2002 a donné une occasion exceptionnelle à la Ville de Québec de planifier, avec une même vision d'ensemble, l'organisation de son vaste territoire.

Grâce à sa situation géographique, le secteur D'Estimauville, deviendra un pôle économique important dans la région. Il faut dire que son réseau routier, qui permet d'accéder en un clin d'œil au centre-ville, à la colline Parlementaire et au fleuve, en fait un milieu offrant des occasions uniques d'affaires et d'aménagement.

D'autre part, la présence du réseau de transport en commun (trois Métrobus, un terminus ainsi que l'implantation future d'un SRB), le potentiel de redéploiement économique qu'offrent les terrains, la situation centrale du secteur, la présence d'institutions reconnues, le corridor cyclable du littoral ainsi que les activités récréotouristiques du domaine de Maizerets et de la baie de Beauport représentent autant d'atouts sur lesquels il faut miser.

Annexe 1 : Figures

Figure 1 : Carte de localisation régionale



Figure 3 : Carte des limites des quartiers et des arrondissements

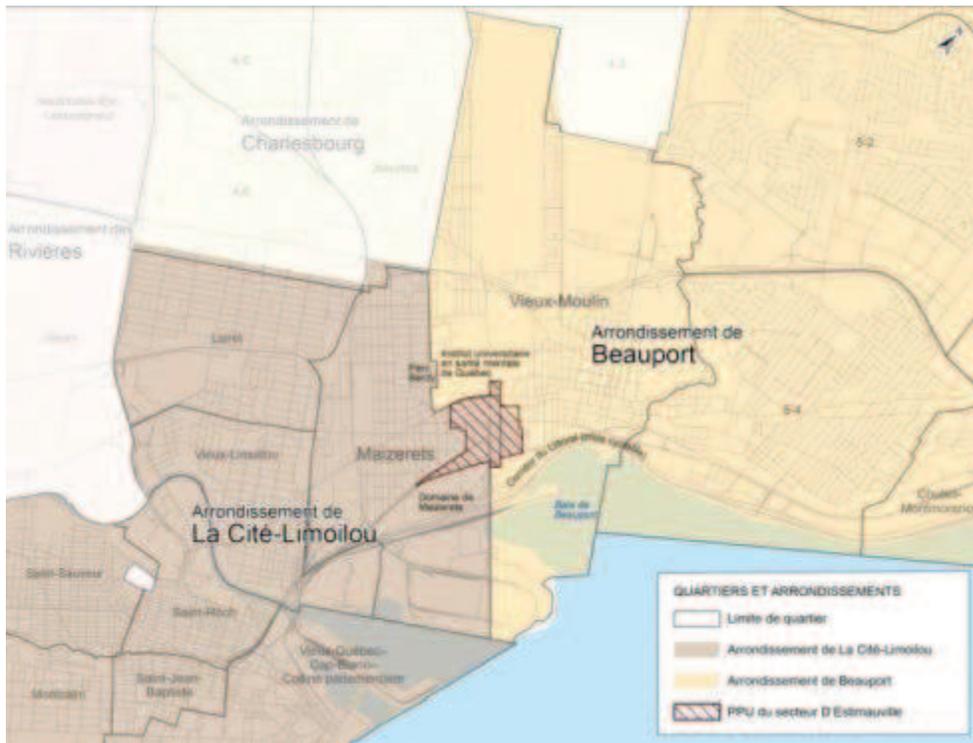


Figure 4 : Ortho photos des années 1948, 1963-1965, 1979 et 2011



Figure 5 : Carte du réseau routier actuel



Figure 6 : Photo oblique du domaine de Maizerets et de son arboretum

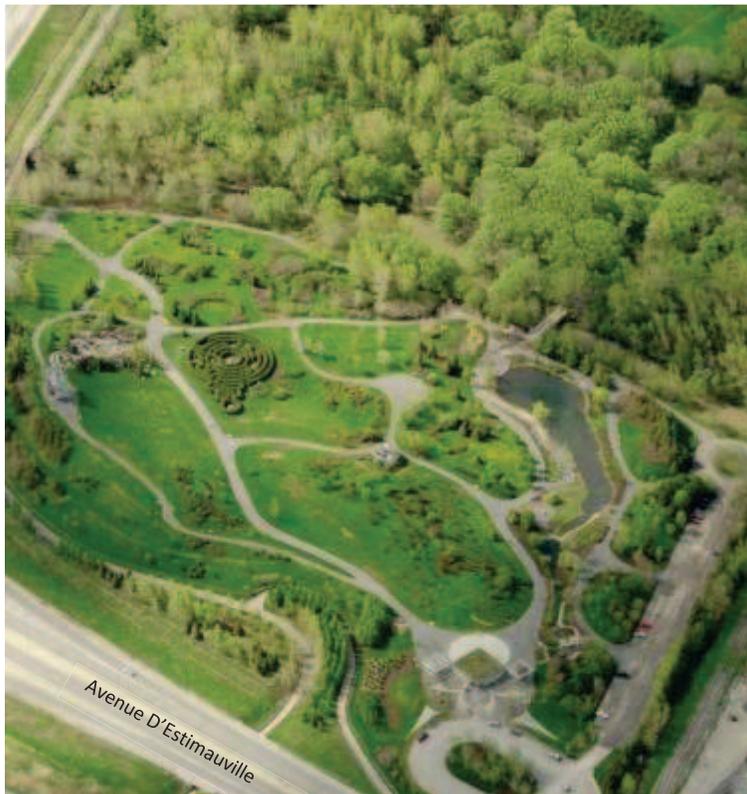


Figure 7 : *Photo de l'hôpital Saint-Michel-Archange avant 1939*



Figure 8 : *Photo de l'Institut universitaire en santé mentale de Québec en 2011*



Figure 9 : *Photo 2011 de la baie de Beauport réaménagée en 2008*



Figure 10 : Carte de l'utilisation du sol du secteur D'Estimauville

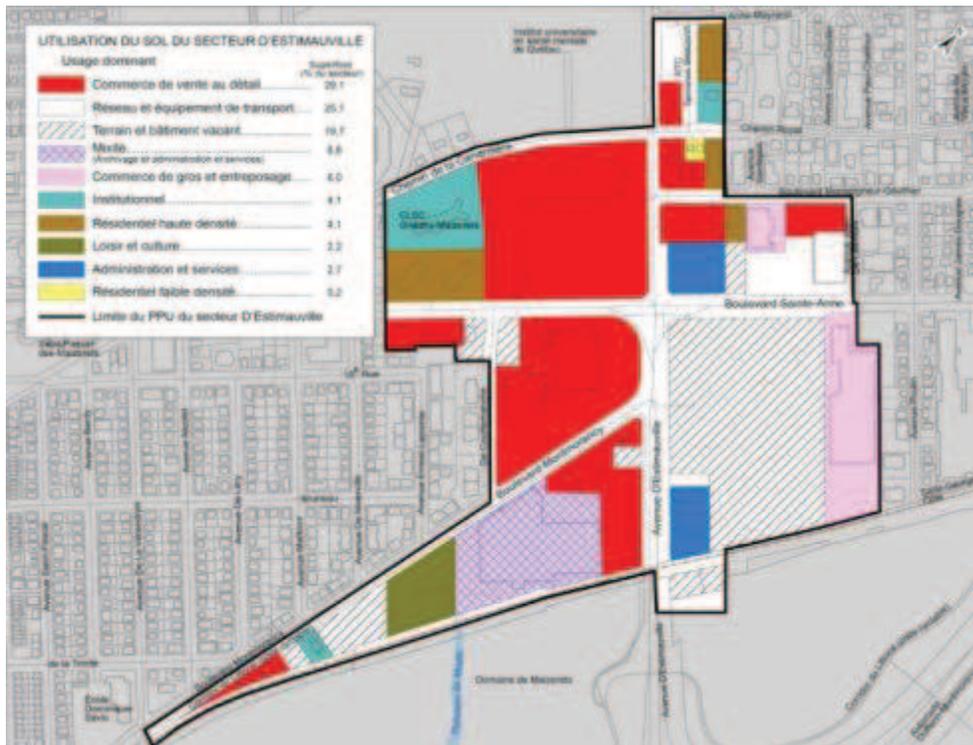


Figure 11 : Carte de l'utilisation du sol du secteur D'Estimauville et son contexte environnant

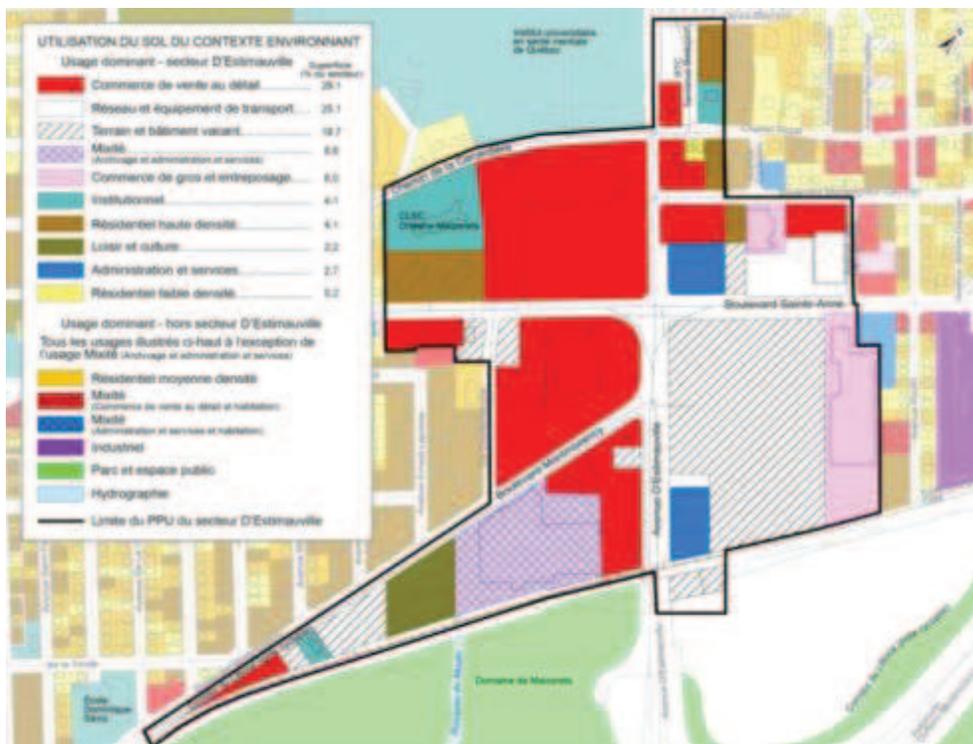


Figure 12 : Carte du réseau de transport en commun existant



Figure 13 : Carte du réseau cyclable existant et projeté



Figure 14 : Carte de localisation d'actions réalisées entre 2002 et 2015



Figure 15 : Plan de localisation de l'écoquartier

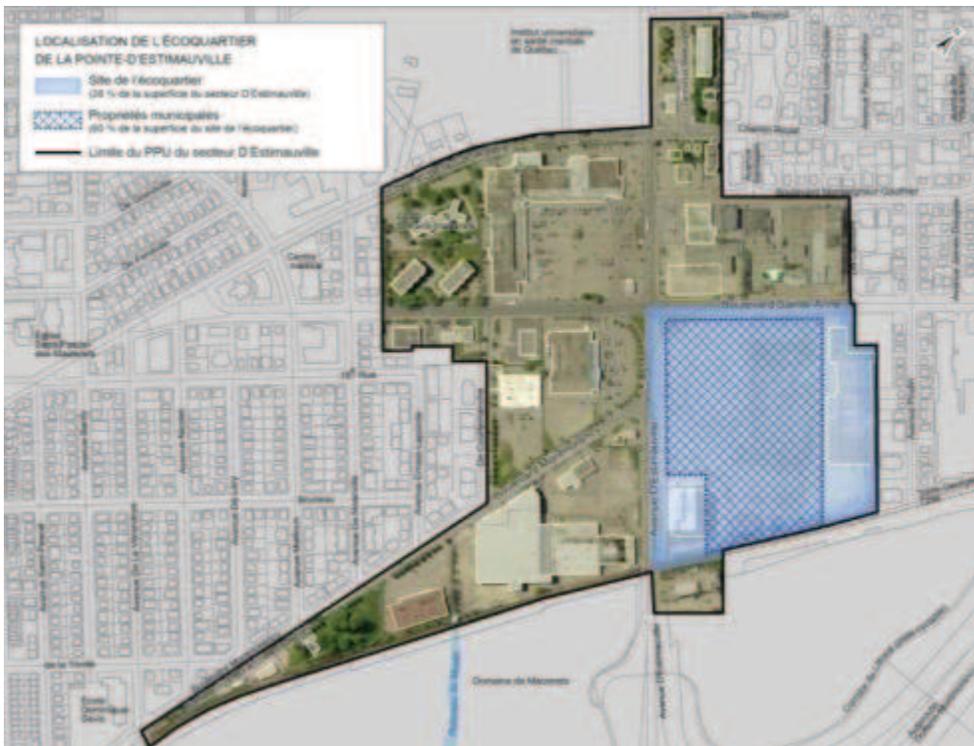


Figure 16 : Plan des affectations détaillées du sol

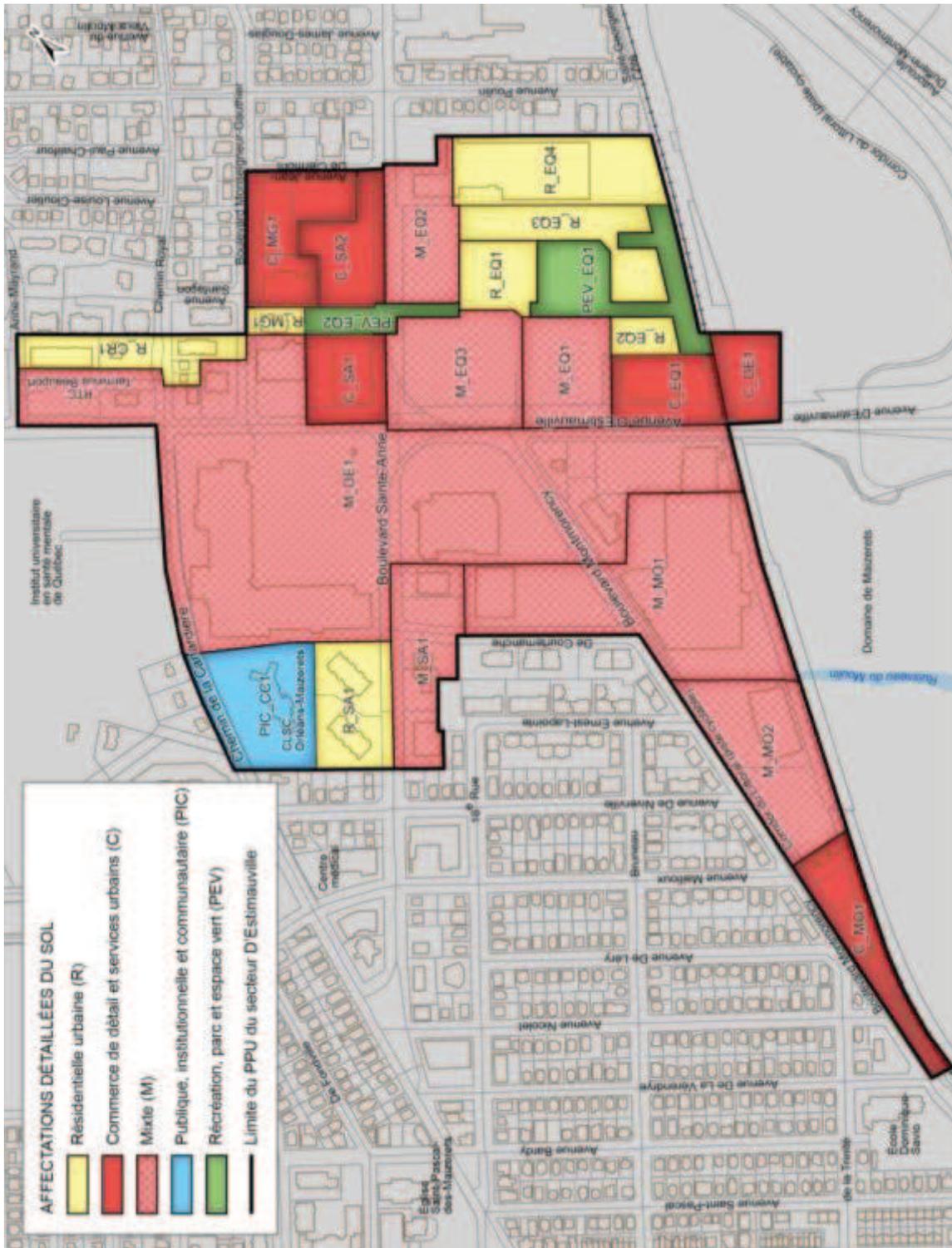


Figure 17 : Carte des hauteurs maximales prescrites

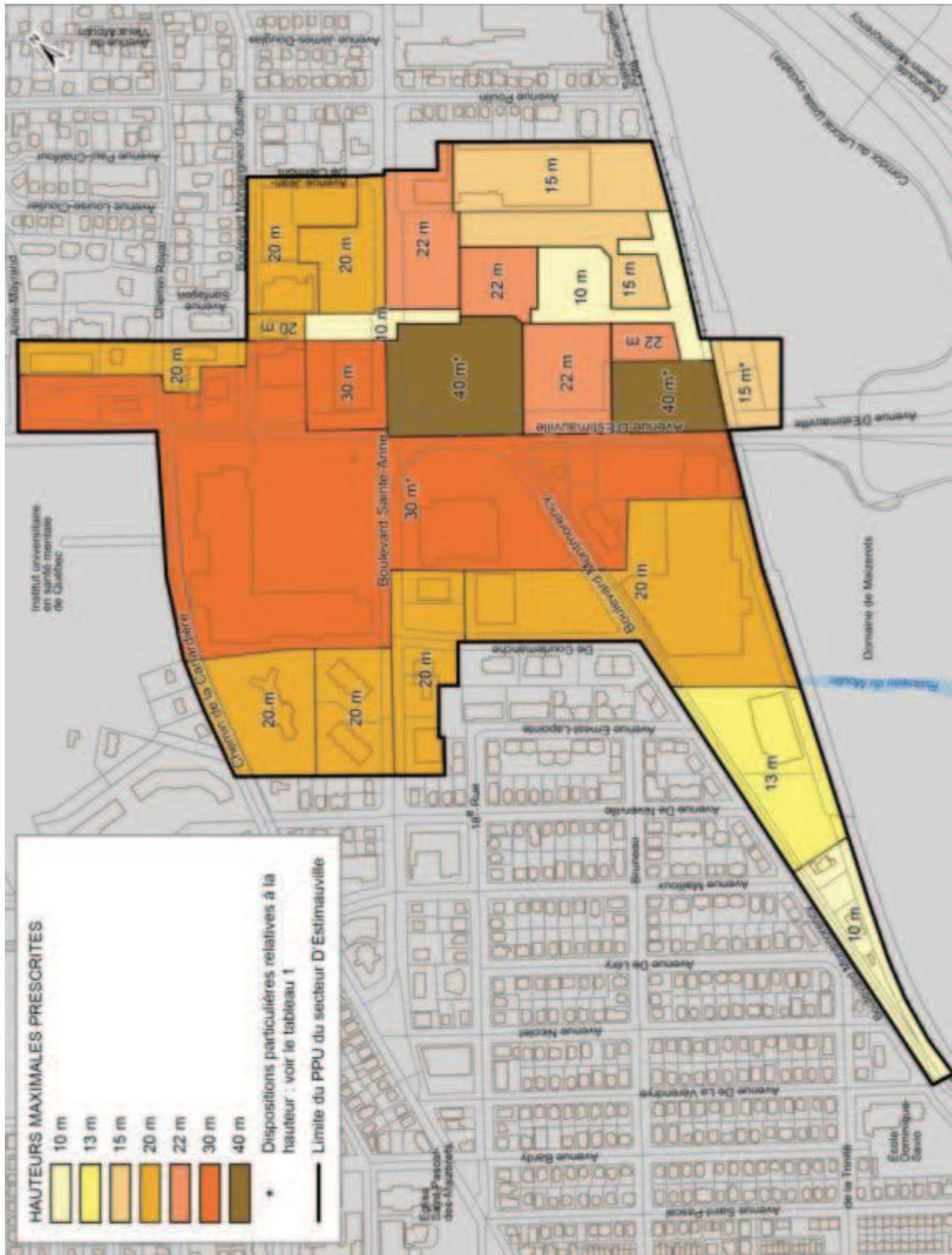


Figure 18 : Les quatre axes de développement pour le secteur D'Estimauville

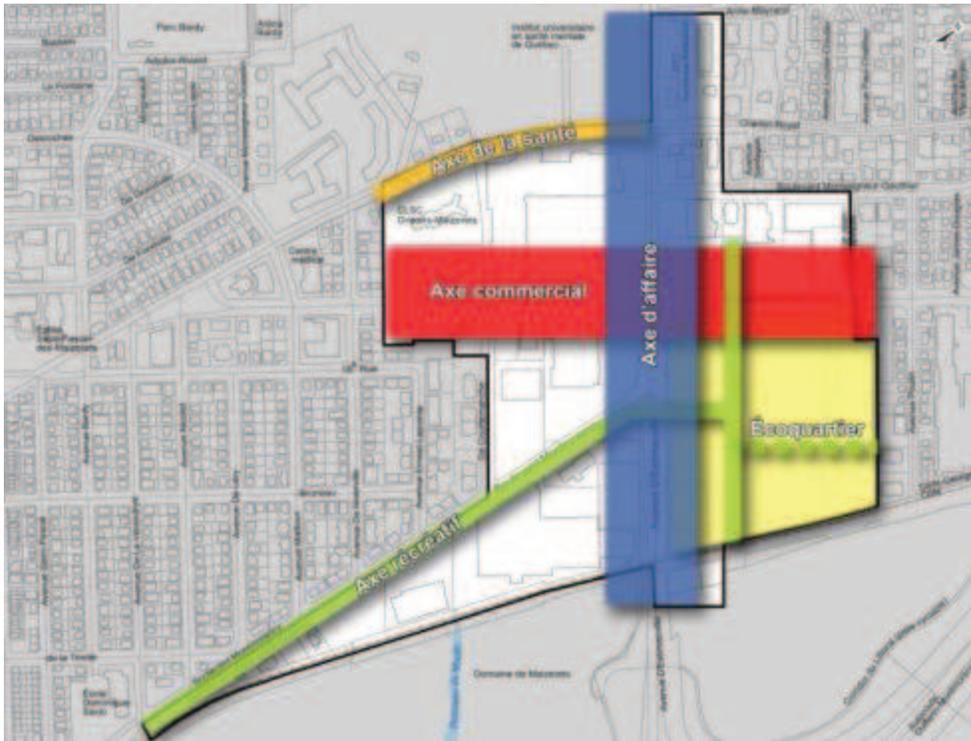


Figure 19 : Schéma conceptuel de la vision d'avenir pour le secteur D'Estimauville



Figure 20 : Simulations aériennes pour le secteur D'Estimauville



Figure 21 : Plan du concept d'aménagement bonifié de l'écoquartier (2015)



Figure 22 : Images des gabarits de construction pour l'écoquartier (2015)



Figure 23 : Plan du concept d'aménagement du parc de voisinage pour l'écoquartier (2016)

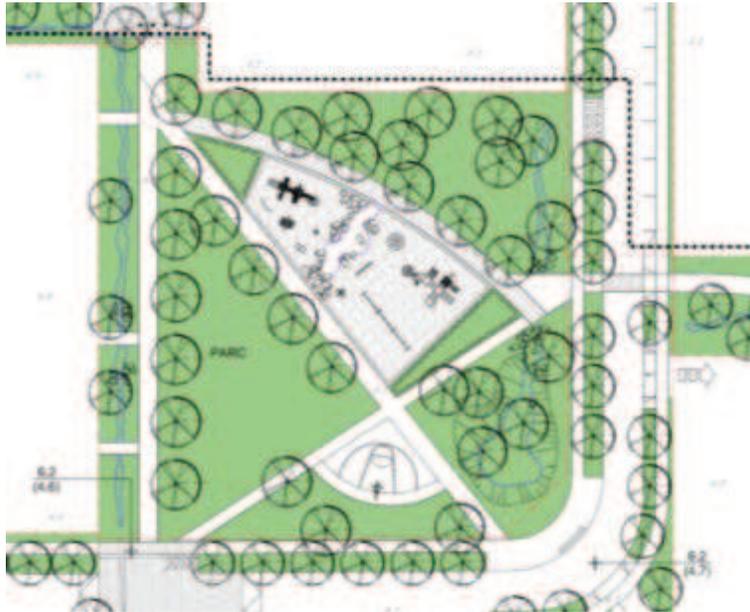


Figure 26 : Simulation 2012 du réaménagement de l'avenue D'Estimauville



Crédit : Graph Synergie

Figure 27 : Esquisse d'ambiance 2010 – Aménagement d'une contre-allée

