

Bâtir 2031 STRUCTURER, ATTIRER, DURER

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

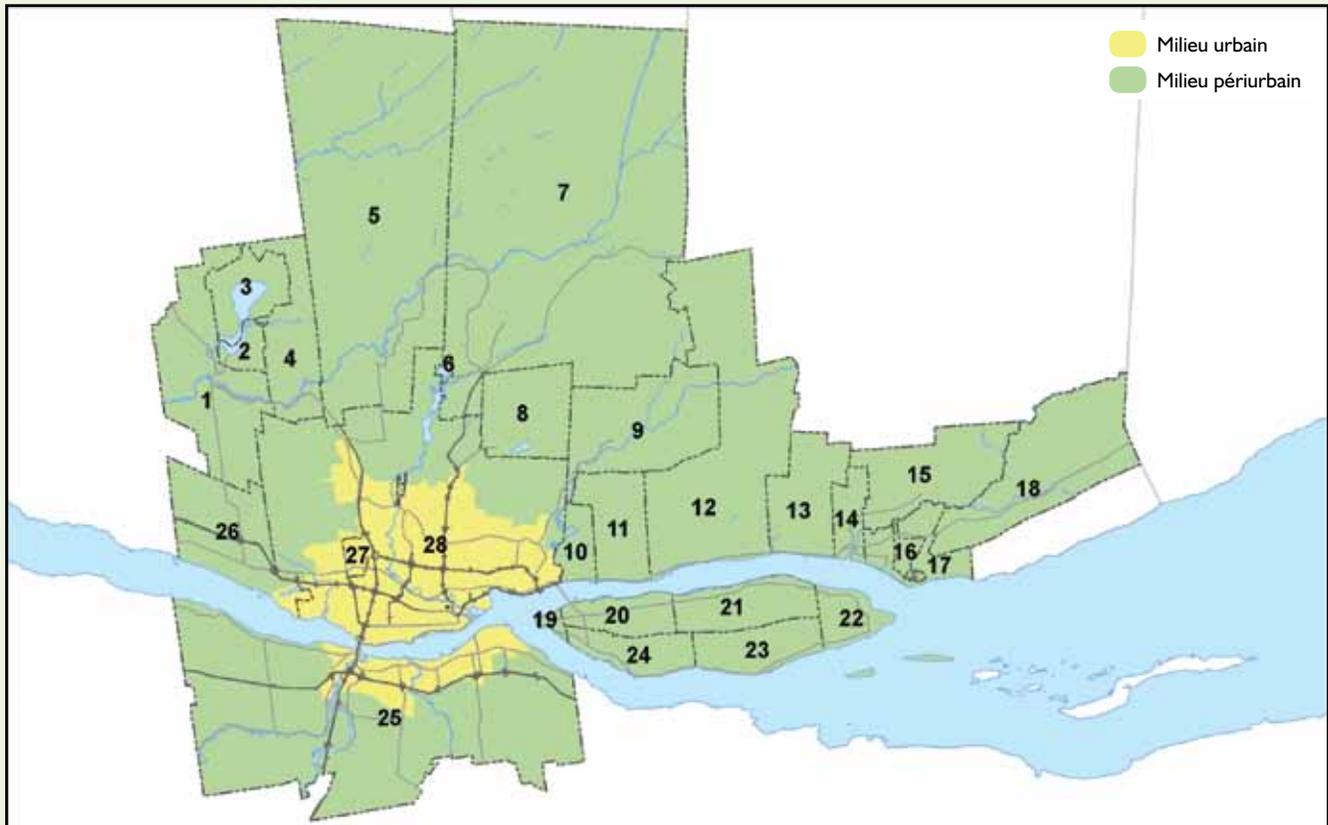
Printemps 2011



Communauté
métropolitaine
de Québec

Bâtir. Dans un même esprit.

Territoire de la Communauté métropolitaine de Québec



MRC de La Jacques-Cartier

1. Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
2. Fossambault-sur-le-Lac
3. Lac-Saint-Joseph
4. Shannon
5. Saint-Gabriel-de-Valcartier
6. Lac-Delage
7. Stoneham-et-Tewkesbury
8. Lac-Beauport
9. Sainte-Brigitte-de-Laval

MRC de La Côte-de-Beaupré

10. Boischatel
11. L'Ange-Gardien
12. Château-Richer
13. Sainte-Anne-de-Beaupré
14. Beaupré
15. Saint-Ferréol-les-Neiges
16. Saint-Louis-de-Gonzague-du-Cap-Tourmente
17. Saint-Joachim
18. Saint-Tite-des-Caps

MRC de L'Île-d'Orléans

19. Sainte-Pétronille
20. Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans
21. Sainte-Famille
22. Saint-François-de-l'Île-d'Orléans
23. Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans
24. Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans

Ville de Lévis

25. Lévis

Agglomération de Québec

26. Saint-Augustin-de-Desmaures
27. L'Ancienne-Lorette
28. Québec

MOT DU PRÉSIDENT



BÂTIR 2031 : STRUCTURER – ATTIRER – DURER

C'est avec fierté et plaisir que je vous présente le projet de *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec adopté à l'unanimité le 28 avril 2011.

Plus que jamais, l'aménagement du territoire est au cœur de notre avenir. Des décisions stratégiques doivent être prises maintenant pour mieux positionner la région métropolitaine de Québec à l'échelle internationale et assurer à long terme sa croissance, sa compétitivité et son attractivité dans une perspective de développement durable.

En transport, par exemple, la réduction de la congestion automobile ne pourra véritablement se réaliser sans poser les bons gestes à l'égard de la planification de notre territoire. Même chose pour préserver notre qualité de vie. Plus que jamais, nous avons l'obligation de réfléchir aux impacts de notre occupation de nouveaux espaces, d'innover en matière de développement et de mettre encore plus en valeur nos attraits distinctifs.

Ensemble, les élus de la CMQ proposent trois priorités d'aménagement et de développement pour le territoire de la région métropolitaine de Québec :

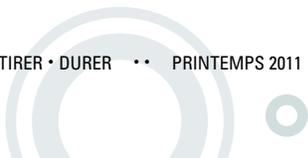
STRUCTURER le territoire – Le développement doit davantage accompagner le transport, en particulier le transport collectif et actif. Pour y arriver, BÂTIR 2031 propose de nombreuses mesures dont une meilleure structuration du territoire en pôles, noyaux et axes, en y dirigeant prioritairement 60 % de la croissance à venir en milieu urbain. Un choix maintenant incontournable. Cette structuration du territoire exige également de privilégier le potentiel des espaces déjà urbanisés pour la construction future et de maintenir notre effort de densification.

ATTIRER – Les facteurs d'attraction et de rétention d'une région métropolitaine comme celle de Québec sont nombreux et diversifiés. Le *Plan* prévoit une série de moyens pour façonner des milieux de vie de qualité et réserver des espaces appropriés pour permettre la croissance économique. Le *Plan* propose également de garantir le développement de nos grandes infrastructures de transport aérien, ferroviaire et maritime. Des moyens sont finalement prévus afin d'assurer la pérennité des territoires agricoles, de mettre en place un véritable réseau métropolitain vert-bleu-blanc et de mettre en valeur le Saint-Laurent et son littoral.

DURER – Le défi du développement durable. BÂTIR 2031 propose d'optimiser notre occupation de l'espace métropolitain pour répondre à la demande de plus de 70 000 nouveaux ménages d'ici 2031. Un choix cohérent avec notre proposition de requalifier les espaces existants, de privilégier la mobilité durable et de limiter les impacts de l'urbanisation sur les espaces agricoles et naturels. Enfin, toujours pour DURER, nous devons assurer la protection de l'eau potable. En vertu du principe de précaution et par équité, nous proposons d'étendre à tous les bassins versants des prises d'eau du territoire les principales mesures du RCI déjà en vigueur sur les rivières Saint-Charles et Montmorency, avec les adaptations nécessaires.

Au total, 13 stratégies ainsi que des dizaines de moyens d'action renforcent ces trois priorités d'aménagement. En décembre prochain, le conseil de la CMQ aura à se prononcer sur ce projet de *Plan* bonifié par les résultats des consultations publiques et les avis reçus des municipalités régionales de comté et du gouvernement.

Régis Labeaume
Maire de Québec



Bâtir 2031 – Un plan d’aménagement et de développement pour assurer la croissance, la compétitivité et l’attractivité de la région métropolitaine de Québec.

Véritable projet politique à long terme, *Bâtir 2031* a pour ambition de doter la région métropolitaine de Québec d’un plan d’aménagement et de développement qui prend en compte l’ensemble du territoire de la Communauté. Une première. Quelle est notre vision d’avenir ? Comment allons-nous planifier ce territoire pour assurer sa croissance, sa compétitivité et son attractivité dans une perspective de développement durable ? *Bâtir 2031* est le moment privilégié pour aborder ces questions et dessiner ensemble le devenir de la région métropolitaine de Québec.

Bâtir 2031 – Structurer, attirer et durer : trois priorités d’aménagement et de développement pour positionner la région métropolitaine de Québec à l’échelle internationale.

L’élaboration du *Plan métropolitain d’aménagement et de développement* (PMAD) est l’occasion de faire des choix afin de sélectionner, parmi les différentes avenues qui se présentent, celles qui permettront d’accueillir la croissance de façon optimale et de positionner la région métropolitaine à l’échelle internationale. Bref, de se donner des priorités claires qui mobiliseront les 28 municipalités faisant partie de la Communauté. Trois priorités ont ainsi été retenues : **Structurer** en bâtissant une région métropolitaine plus cohérente au plan de l’organisation du territoire et de la mobilité durable, **Attirer** en offrant des milieux de vie et des lieux d’emplois de qualité en quantité suffisante pour accueillir la croissance, et en complétant la mise en valeur de nos éléments identitaires, **Durer** en limitant les pressions de l’urbanisation sur les milieux naturels et agricoles, en utilisant judicieusement nos ressources et en veillant à la sécurité, à la santé publique et au bien-être des citoyens.

Bâtir 2031 – Des stratégies précises, cohérentes et porteuses d’avenir adaptées au territoire de la région métropolitaine de Québec

Pour chacune des trois priorités identifiées, *Bâtir 2031* met de l’avant des stratégies d’aménagement et de développement qui s’appuient sur les attributs fondamentaux de la région, sur ses potentiels et sur la volonté de trouver des solutions durables aux problèmes qui commencent à apparaître. Ces stratégies se traduisent par des objectifs, des moyens, des critères et des démarches de collaboration qui interpellent tous les partenaires de la Communauté. Véritables choix politiques, ces éléments visent à définir ce que sera la région métropolitaine de Québec en 2031 et à démarquer notre région de la concurrence qui s’exerce aux échelles nationale et internationale.

Bâtir 2031 – Une approche de planification appuyée sur des consensus et basée sur la complémentarité et le partenariat

Bâtir 2031 s’appuie sur les consensus obtenus lors du Forum métropolitain des élus tenu en juin 2010 et, par la suite, en comité de travail. L’aménagement d’un territoire étant une compétence partagée entre plusieurs paliers décisionnels qui influencent, à différentes échelles et en fonction de leurs compétences, son évolution, le *Plan métropolitain d’aménagement et de développement* proposé est basé sur le partenariat. Il est un outil de planification intégrée, distinct et complémentaire aux schémas d’aménagement et de développement élaborés par le palier régional (MRC, agglomération de Québec, Ville de Lévis) et aux plans d’urbanisme élaborés par les municipalités. Son élaboration a conduit à réfléchir à une véritable collaboration où chaque palier joue un rôle dans l’atteinte des objectifs fixés à l’échelle métropolitaine. Ainsi, les objectifs métropolitains se traduisent par des moyens et des critères adaptés à chaque milieu de vie.

Une fois le *Plan métropolitain d’aménagement et de développement adopté*, la Communauté métropolitaine de Québec assurera la coordination nécessaire pour répondre aux trois priorités identifiées et soutiendra les MRC et les municipalités dans les travaux découlant du PMAD.

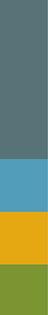


TABLE DES MATIÈRES

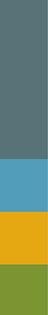
Liste des cartes	6
Liste des tableaux	7
PREMIÈRE SECTION :	
Le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement	9
Introduction	11
Une approche de concordance basée sur la complémentarité et le partenariat.....	12
STRUCTURER	
En polarisant la croissance dans les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et le long des axes structurants du territoire	15
En misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises pour le devenir du territoire métropolitain	25
En consolidant les secteurs déjà urbanisés afin d'optimiser les investissements publics	33
ATTIRER	
En dotant la région métropolitaine d'infrastructures d'accès performantes	37
En offrant des milieux de vie innovants et complets	41
En accueillant la croissance dans des lieux d'emplois de qualité	51
En mettant l'agriculture « au cœur » de notre qualité de vie.....	55
En misant sur la qualité de nos espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques.....	61
En valorisant nos paysages identitaires.....	73
En faisant du fleuve Saint-Laurent un élément rassembleur.....	79
DURER	
En favorisant la coexistence harmonieuse du milieu urbanisé et du milieu agricole ou naturel par une consommation rationnelle de l'espace métropolitain	85
En favorisant une utilisation judicieuse de nos ressources naturelles au profit des générations actuelles et futures.....	91
En améliorant notre capacité d'anticiper et d'agir face à certaines circonstances pouvant porter atteinte à la santé, à la sécurité et au bien-être des personnes ou créer des dommages matériels importants.....	95
DEUXIÈME SECTION :	
Suivi et monitoring	99
TROISIÈME SECTION :	
Annexes	105

LISTE DES CARTES

Carte 1	Les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et les axes structurants	18
Carte 2	Le réseau routier d'intérêt métropolitain.....	28
Carte 3	Le réseau de transport collectif d'intérêt métropolitain.....	29
Carte 4	Le réseau cyclable d'intérêt métropolitain.....	30
Carte 5	Le réseau de transport des marchandises d'intérêt métropolitain	31
Carte 6	Les installations d'intérêt métropolitain donnant accès à la région	40
Carte 7	La délimitation des milieux urbain et périurbain.....	44
Carte 8	La zone agricole permanente.....	58
Carte 9	Les éléments patrimoniaux protégés en vertu de la Loi sur les biens culturels ainsi que les sites patrimoniaux sous juridiction fédérale	64
Carte 10	Les bâtiments et axes anciens	65
Carte 11	Le réseau vert, bleu et blanc métropolitain	66
Carte 12	Les unités de paysage d'intérêt métropolitain.....	76
Carte 13	Le réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région.....	77
Carte 14	Les bassins visuels du fleuve.....	81
Carte 15	Les périmètres d'urbanisation.....	87
Carte 16	Les bassins versants des prises d'eau de surface municipales.....	94
Carte 17	Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain, Ville de Lévis et Ville de Québec (partie sud).....	113
Carte 18	Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain, MRC de La Côte-de-Beaupré et MRC de L'Île-d'Orléans.....	114
Carte 19	Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain, MRC de La Jacques-Cartier et Ville de Québec (partie nord).....	115

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Critères sur la forme d'aménagement et de développement à atteindre en fonction des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants.....	19
Tableau 2	Cibles en matière de transport collectif et actif.....	32
Tableau 3	Critères contribuant au développement des transports collectif et actif à l'échelle métropolitaine et à l'efficacité du réseau routier.....	32
Tableau 4	Critères de consolidation pour les milieux urbain et périurbain.....	34
Tableau 5	Critères contribuant au maintien, au développement et à la fonctionnalité des installations d'intérêt métropolitain.....	39
Tableau 6	Principes d'aménagement favorisant la création de milieux de vie innovants et complets.....	45
Tableau 7	Principes d'aménagement et de construction pour des quartiers et bâtiments durables.....	46
Tableau 8	Critères de densité et de préservation du caractère distinct du milieu périurbain.....	47
Tableau 9	Critères de localisation à prioriser pour les lieux d'emplois en milieu urbain et périurbain.....	53
Tableau 10	Critères d'aménagement des lieux d'emplois.....	54
Tableau 11	Énoncé de vision d'ensemble du territoire et des activités agricoles.....	59
Tableau 12	Critères de protection et de mise en valeur des espaces et bâtiments patrimoniaux en fonction de niveaux de protection.....	67
Tableau 13	Liste des corridors et des espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain en fonction du gradient de protection attribuée.....	68
Tableau 14	Critères de protection et de mise en valeur des corridors et espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain en fonction de niveaux de protection.....	70
Tableau 15	Critères de préservation.....	71
Tableau 16	Énoncé d'intention relatif aux unités de paysage d'intérêt métropolitain.....	78
Tableau 17	Critères de protection et de mise en valeur des points de vue et du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région.....	78
Tableau 18	Critères de protection et de mise en valeur des bassins visuels du fleuve Saint-Laurent en fonction de niveaux de protection.....	82
Tableau 19	Nombre d'hectares demandés pour accueillir la croissance résidentielle d'ici 2021.....	88
Tableau 20	Nombre d'hectares demandés pour accueillir la croissance des lieux d'emplois à court et moyen termes.....	89
Tableau 21	Critères applicables aux demandes d'agrandissement des périmètres d'urbanisation à des fins résidentielles.....	90
Tableau 22	Critères relatifs aux usages sensibles projetés dans les zones de niveau sonore élevé ainsi qu'en bordure du réseau ferroviaire.....	97
Tableau 23	Énoncés d'intention relatifs à la sécurité.....	98





PREMIÈRE SECTION

LE PROJET DE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT



LES 13 STRATÉGIES ÉNONCÉES AU PROJET DE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

STRUCTURER

1. en polarisant la croissance dans les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et le long des axes structurants du territoire;
2. en misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises pour le devenir du territoire métropolitain;
3. en consolidant les secteurs déjà urbanisés afin d'optimiser les investissements publics.

ATTIRER

4. en dotant la région métropolitaine d'infrastructures d'accès performantes;
5. en offrant des milieux de vie innovants et complets;
6. en accueillant la croissance dans des lieux d'emplois de qualité;
7. en mettant l'agriculture « au cœur » de notre qualité de vie;
8. en misant sur la qualité de nos espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques;
9. en valorisant nos paysages identitaires;
10. en faisant du fleuve Saint-Laurent un élément rassembleur.

DURER

11. en favorisant la coexistence harmonieuse du milieu urbanisé et du milieu agricole ou naturel par une consommation rationnelle de l'espace métropolitain;
12. en favorisant une utilisation judicieuse de nos ressources naturelles au profit des générations actuelles et futures;
13. en améliorant notre capacité d'anticiper et d'agir face à certaines circonstances pouvant porter atteinte à la santé, à la sécurité et au bien-être des personnes ou créer des dommages matériels importants.

INTRODUCTION

Assurer la croissance, la compétitivité et l'attractivité de la région métropolitaine de Québec.

Les régions métropolitaines sont au centre des activités économiques, sociales et culturelles des pays industrialisés. Pour assurer et maintenir leur croissance dans un contexte marqué par une mobilité croissante des personnes et des entreprises à l'échelle nationale et internationale, toutes les régions métropolitaines cherchent à renforcer leur attractivité en développant de façon durable leur territoire.

Pour être compétitive et attractive, une région métropolitaine doit proposer des milieux de vie diversifiés, des attraits distinctifs ainsi que des infrastructures performantes permettant l'accès-sibilité et la desserte du territoire. Par conséquent, les régions métropolitaines doivent se doter de priorités et de stratégies d'aménagement bien adaptées à leur territoire afin de se démarquer de la concurrence.

La région métropolitaine de Québec ne fait pas exception à la règle. Mobiliser l'ensemble des principaux acteurs de la région métropolitaine autour d'un *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* commun à l'ensemble du territoire apparaît une condition essentielle pour attirer, dans un contexte de concurrence, une nouvelle population, de nouvelles entreprises, de nouveaux investissements privés ou publics ainsi que de grands événements internationaux.

Les attributs fondamentaux de la région métropolitaine de Québec.

La région métropolitaine de Québec est d'ores et déjà dotée d'attributs enviables qui la distinguent des autres grandes régions urbaines. Elle peut miser sur un cadre de vie attrayant reconnu pour la beauté de son fleuve, de ses paysages et de ses milieux naturels. Elle se différencie également par ses milieux de vie diversifiés, par ses nombreux secteurs récréotouristiques facilement accessibles et par son patrimoine bâti unique en Amérique du Nord. Ces éléments lui ont forgé une identité forte qui contribue à la qualité de vie de sa population.

Néanmoins, la croissance, la compétitivité et l'attractivité de la région métropolitaine de Québec pourraient être compromises si certains choix en matière d'aménagement et de développement ne sont pas arrêtés afin de conserver les acquis et trouver des solutions aux problèmes qui commencent à apparaître. À titre d'exemple, la dispersion des milieux résidentiels et des lieux d'emplois sur le territoire a notamment contribué à accroître le nombre de déplacements et à favoriser l'utilisation de l'automobile en l'absence d'une densité suffisante pour soutenir l'utilisation du transport collectif. Il en résulte une augmentation des épisodes de congestion à plusieurs points du réseau routier métropolitain. Par ailleurs, ce mode d'urbanisation, qui ne tient pas compte du potentiel de requalification et de consolidation des espaces déjà urbanisés, s'est traduit par une consommation d'espaces bien supérieure à l'augmentation de la population, et ce, bien souvent au détriment des milieux naturels et agricoles. Vu ainsi, les choix politiques qui seront arrêtés pour orienter notre croissance auront un effet irréversible sur ce que sera la région métropolitaine de Québec en 2031.

Bâtir 2031, c'est dès maintenant et c'est ici que le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* prend toute son importance. Conçu selon les principes du développement durable, il vise notamment à rentabiliser nos infrastructures, à minimiser les impacts sur les milieux naturels et sur les terres agricoles, à optimiser nos investissements publics et à faire de la mobilité durable une composante fondamentale de la structuration du territoire. Pour arriver à ces fins, le plan métropolitain s'appuie sur trois priorités d'aménagement et de développement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, soit :

- STRUCTURER** en bâtissant une région métropolitaine plus cohérente au plan de l'organisation du territoire et de la mobilité durable;
- ATTIRER** en offrant des milieux de vie et des lieux d'emplois de qualité en quantité suffisante pour accueillir la croissance, et en complétant la mise en valeur de nos éléments identitaires;
- DURER** en limitant les pressions de l'urbanisation sur les milieux naturels et agricoles, en utilisant judicieusement nos ressources et en veillant à la sécurité, à la santé publique et au bien-être des citoyens.

UNE APPROCHE DE CONCORDANCE BASÉE SUR LA COMPLÉMENTARITÉ ET LE PARTENARIAT

Une vision transversale de l'aménagement du territoire.

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* demande à la Communauté métropolitaine de Québec d'énoncer des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire métropolitain, et ce, dans une perspective de développement durable.

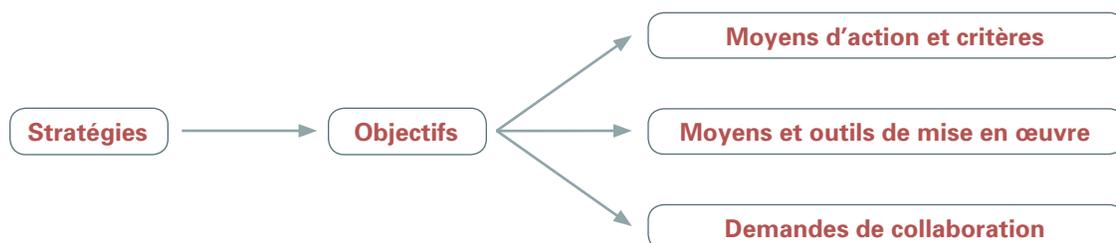
Pour répondre à cette demande, le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) énonce 13 stratégies métropolitaines qui s'articulent autour de trois priorités, soit :

STRUCTURER – **ATTIRER** – **DURER**.

Pour chacune des stratégies, la Communauté a retenu une série d'objectifs, de moyens, de critères et de demandes de collaboration jugés essentiels à la création d'un espace métropolitain fort et distinctif. Ces 13 stratégies doivent être perçues comme un tout et le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* doit être lu dans son ensemble de façon transversale afin que la vision d'aménagement et de développement qu'il propose soit comprise, notamment dans l'exercice de concordance prévue par la loi en ce qui a trait aux outils de planification des municipalités régionales de comté (MRC) et des municipalités.

Des stratégies métropolitaines qui reposent sur l'action de la Communauté et de ses partenaires.

La Communauté souhaite que l'appropriation des stratégies métropolitaines se fasse par l'ensemble des partenaires privés, municipaux et gouvernementaux dont les actions sont susceptibles de contribuer à la compétitivité et à l'attractivité du territoire métropolitain dans une perspective de développement durable. Il s'agit d'un partenariat essentiel à la mise en œuvre du PMAD. Dans ce contexte, la Communauté a énoncé des stratégies, des objectifs, des moyens d'action, des moyens de mise en œuvre et des demandes de collaboration où tous les partenaires ont un rôle à jouer dans la réussite du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*.



Stratégies: équivaut aux orientations d'aménagement et de développement exigées par la loi.

Objectifs: désignent les objectifs exigés par la loi pour la mise en œuvre des stratégies.

Moyens d'action et critères : correspondent aux actions retenues par la Communauté dans le cadre du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. Il peut s'agir d'actions mises en œuvre par la Communauté dans le cadre du PMAD ainsi que des actions à réaliser après son entrée en vigueur. Les moyens d'action se traduisent notamment par la définition de **critères, de cibles et d'énoncés de vision et d'intention**.

Moyens et outils de mise en œuvre: représentent les moyens et les outils de mise en œuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire.

Demandes de collaboration: expriment les attentes de la Communauté envers les partenaires privés, municipaux et gouvernementaux dans la réalisation des stratégies, objectifs, moyens et critères énoncés ainsi que la manière dont la Communauté entend mettre à profit ces derniers.

UNE APPROCHE DE CONCORDANCE BASÉE SUR LA COMPLÉMENTARITÉ ET LE PARTENARIAT

Un exercice de concordance rigoureux et complet.

Suivant l'entrée en vigueur du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, les MRC et les municipalités auront l'obligation de se conformer aux stratégies, aux objectifs, aux moyens et aux critères énoncés en vertu du principe de conformité prévu à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Cette conformité doit être réalisée dans les vingt-quatre (24) mois suivant l'entrée en vigueur du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* par la modification ou la révision des outils de planification et de contrôle du territoire.

D'une part, la Communauté s'attend à ce que les MRC et les municipalités s'approprient les **stratégies** et les **objectifs** métropolitains en les intégrant à leurs outils de planification tout en définissant leurs propres enjeux et orientations régionales ou locales en matière d'aménagement et de développement du territoire. Toutefois, ces derniers ne devront pas être incompatibles, contradictoires ou risquer de compromettre les stratégies et les objectifs métropolitains.

D'autre part, la Communauté exprime clairement ses attentes envers les MRC et les municipalités à travers les **moyens et outils de mise en œuvre** exigés. Par conséquent, la Communauté s'attend à ce que l'exercice de concordance s'effectue de façon juste et précise, et ce, suivant les paramètres énoncés à chacune des stratégies. Plus particulièrement, une conformité stricte est exigée dans le cas des **critères** énoncés alors que, dans le cas des **cibles** fixées, la Communauté s'attend à ce que les MRC et les municipalités tendent vers l'atteinte de ces dernières. En ce qui concerne les **énoncés de vision et d'intention**, les MRC et les municipalités devront s'approprier ces dernières dans le cadre des outils de planification et, le cas échéant, dans le cadre des outils de contrôle du territoire.

À moins d'une indication contraire en ce sens, les MRC et les municipalités peuvent choisir l'outil de planification ou de contrôle le plus approprié à leur contexte pour mettre en œuvre les critères énoncés, par exemple par l'introduction de normes aux règlements de zonage ou d'objectifs et de critères dans le cadre d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale. À l'échelle régionale, la MRC devra, en fonction du niveau de conformité demandé au PMAD, introduire les critères à l'intérieur du document complémentaire du schéma d'aménagement et de développement.

Pour une meilleure compréhension de certains termes utilisés dans le PMAD, la Communauté invite également le lecteur à se référer au lexique présenté à l'annexe 6.



Rue Saint-Vallier

STRUCTURER PÔLES, NOYAUX ET AXES

Stratégie métropolitaine no. 1

Structurer en polarisant la croissance dans les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et le long des axes structurants du territoire

Contexte d'intervention

Un modèle de développement qui a contribué à accroître la dispersion des activités humaines sur le territoire.

Au cours des 60 dernières années, l'évolution de notre mode de vie, le type de développement urbain privilégié en Amérique du Nord et dans la région métropolitaine de Québec ainsi que les investissements publics réalisés en matière de transport routier et autoroutier ont nettement contribué à accroître la dispersion des lieux résidentiels et des lieux d'emplois sur le territoire.

Cette tendance à la dispersion des activités sur le territoire a notamment occasionné, en fonction des secteurs considérés :

- o un accroissement de notre dépendance à l'automobile et des problèmes de congestion routière;
- o une augmentation du coût des infrastructures et la multiplication des investissements publics en matière de services à la population (école, centre de soins, etc.);
- o un allongement des distances et des temps de parcours lors des différents déplacements quotidiens (travail, commerce, loisirs), voire des problèmes d'accessibilité aux services et aux lieux d'emplois pour certaines catégories de personnes (jeunes adultes, personnes âgées, etc.);
- o un accroissement de la consommation d'espace pour accueillir les nouveaux ménages, souvent au détriment des ressources naturelles ou agricoles;
- o une perte de vitalité ou d'intérêt envers certains quartiers ou noyaux urbains d'origine.

De nouvelles préoccupations économiques, environnementales ou sociales qui forcent à repenser les façons de faire en matière d'aménagement du territoire.

Actuellement, des réflexions sont en cours dans plusieurs grandes régions métropolitaines d'Amérique du Nord afin de revoir ce modèle de développement de façon à mieux prendre en compte certaines préoccupations économiques, environnementales ou sociales

comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la protection des espaces naturels, la gestion optimale des déplacements et le vieillissement attendu de la population.

Cette réflexion doit également avoir lieu à l'échelle de la région métropolitaine de Québec afin de maintenir la compétitivité et l'attractivité du territoire et de bâtir une région métropolitaine plus cohérente en ce qui a trait à la répartition des fonctions résidentielles, commerciales, industrielles et institutionnelles sur le territoire et en matière de mobilité des personnes et des marchandises. À la suite des études réalisées, une structure urbaine s'appuyant sur un certain nombre de pôles et d'axes structurants est ressortie comme le modèle présentant le plus d'avantages environnementaux et économiques¹. En plus de soutenir l'utilisation du transport collectif et du transport actif, ce modèle permet, notamment, de réduire notre consommation d'espace et le nombre de déplacements quotidiens en favorisant une plus grande mixité des fonctions au sein des milieux de vie.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 1.1 Hiérarchiser le territoire métropolitain à partir de pôles métropolitains, de noyaux périurbains et d'axes structurants;
- 1.2 Consolider ces pôles, ces noyaux et ces axes en y favorisant une mixité des activités;
- 1.3 Diriger vers ces pôles, ces noyaux et ces axes les activités ainsi que les équipements les plus structurants en fonction de leur rayonnement;
- 1.4 Accroître l'accessibilité au transport collectif par une augmentation des activités humaines aux abords des arrêts et des principaux réseaux.

1. Pour une analyse plus approfondie des scénarios d'aménagement, voir le document préparé pour le Forum métropolitain des élus(es) de juin 2010 au : www.cmquebec.qc.ca.

STRUCTURER PÔLES, NOYAUX ET AXES

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

- 1.1 Oriente la croissance en hiérarchisant le territoire en fonction de pôles métropolitains, de noyaux périurbains et d'axes structurants tel qu'indiqué à la carte 1. Pour structurer ce choix d'aménagement et de développement, les principes entourant la mobilité durable, incluant l'accroissement de l'utilisation du transport collectif et du transport actif, ont été priorisés;
- 1.2 Établit des critères au tableau 1 représentant la forme d'aménagement et de développement du territoire à atteindre en fonction des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants, incluant des critères de densité résidentielle et des cibles de densité d'activités humaines à atteindre.

Moyens et outils de mise en oeuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

- 1.1 Procède à la délimitation exacte des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants en justifiant les limites retenues.

La délimitation des pôles, des noyaux et des axes doit tenir compte des critères énoncés dans le PMAD (à titre d'exemple, la démonstration que le pôle est en mesure d'accueillir 60 % de la croissance, soit un critère énoncé dans la section « Consolidation »).

Dans le cas des axes structurants, la délimitation devra préciser l'aire d'influence de l'axe, ce qui inclut minimalement les terrains situés de part et d'autre de l'axe ainsi que, le cas échéant et considérant le contexte d'intervention, les terrains situés en arrière-plan.

- 1.2 Caractérise les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et les axes structurants en décrivant minimalement leurs fonctions, les infrastructures de transport, les aménagements urbains et le cadre bâti ainsi que la densité actuelle;
- 1.3 Élabore une planification détaillée des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants, par exemple, dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU). Cette planification devra permettre :
 - o de soutenir la mobilité durable;
 - o d'encourager la mixité des fonctions;
 - o de favoriser l'émergence de communautés complètes;
 - o de réaliser des milieux de vie de qualité;
 - o de planifier la localisation des nouveaux équipements, lieux d'emplois et infrastructures de transport (automobile, collectif et actif) de façon à renforcer la vitalité des pôles, des noyaux et des axes et de favoriser l'utilisation des transports collectifs et actifs;
 - o de planifier la localisation des nouveaux équipements en fonction de leur rayonnement, tel qu'identifié au tableau 1.

Dans l'optique où la MRC ou la municipalité planifie un équipement à l'extérieur des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants, cette dernière devra justifier la localisation de cet équipement en tenant compte de l'impact sur la vitalité des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants ainsi que de sa relation avec ceux-ci (par exemple, dans le cas d'un équipement récréotouristique qui nécessite une relation directe avec un espace naturel).

STRUCTURER PÔLES, NOYAUX ET AXES

I.4 Identifie, dans le cadre de la planification détaillée, les moyens à mettre en œuvre dans le but d'atteindre les critères identifiés au tableau I, incluant les cibles de densité d'activités humaines.

À défaut d'atteindre les critères de densité résidentielle identifiés au tableau I, la MRC ou la municipalité devra justifier les densités inférieures retenues en fonction d'attributs propres au territoire ou à une partie du territoire, par exemple, la présence d'un secteur patrimonial à l'intérieur duquel une augmentation de la densité entraînerait une diminution des qualités intrinsèques de ce secteur.

I.5 Précise les moyens à mettre en œuvre dans le cadre des outils de contrôle (par exemple, une approche par PIIA, PAE ou suivant les principes de la *Rue conviviale* ou du *Form-Based Code* énoncés aux annexes 1 et 2) pour l'encadrement des projets afin d'assurer la contribution de ceux-ci à la structuration des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants en fonction des critères établis au tableau I.

Demandes de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

- Que leurs planifications et leurs interventions concourent au renforcement de la structure métropolitaine identifiée.

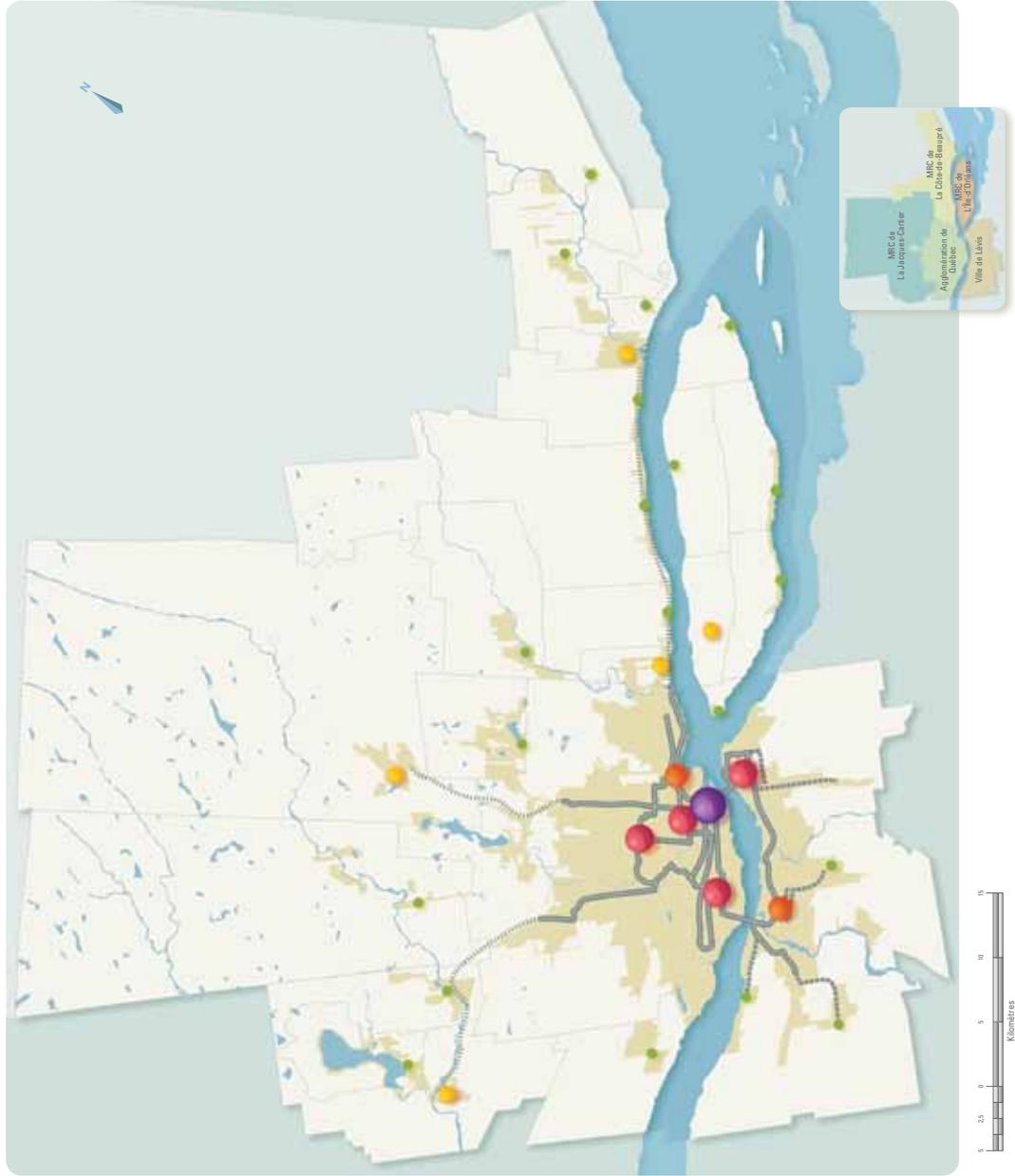
Par ailleurs, la Communauté interpelle plus particulièrement les MRC et les municipalités :

- Qu'ils rendent compte à la Communauté, à tous les cinq (5) ans suivant l'entrée en vigueur du PMAD, de l'atteinte des critères de densité résidentielle identifiés au tableau I ainsi que des cibles de densité d'activités humaines. Le rapport doit être accompagné d'une justification eu égard aux stratégies, objectifs, moyens et critères du PMAD.



STRUCTURER PÔLES, NOYAUX ET AXES

CARTE 1 : Les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et les axes structurants



PROJET DE PMAD
Les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et les axes structurants

- Limites administratives**
 - Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
 - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisé)
 - Municipalité
- Hydrographie**
 - Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Périmètre d'urbanisation**
 - Actuel
- Typologie des pôles**
 - Pôle métropolitain (type 1)
 - Pôle métropolitain (type 2)
 - Pôle métropolitain (type 3)
 - Pôle métropolitain (type 4)
 - Noyau périurbain
- Typologie des axes structurants**
 - Axe structurant (Type 1)
 - Axe structurant (Type 2)
 - Axe structurant (Type 3)

STRUCTURER PÔLES, NOYAUX ET AXES

TABLEAU 1

Critères sur la forme d'aménagement et de développement à atteindre en fonction des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants

Pôle métropolitain de type 1 (Carte 1 : pôle Colline parlementaire/Vieux-Québec)	
Fonctions et concentration des fonctions	<ul style="list-style-type: none"> • Concentration de fonctions à rayonnement national et international. • Concentration de fonctions destinées aux visiteurs et au tourisme d'affaires. • Secteur de croissance orienté vers une forte mixité des fonctions urbaines. • Lieu d'implantation préférentiel des équipements à rayonnement métropolitain. • Emplois principalement orientés vers les services et le secteur tertiaire supérieur.
Infrastructures de transport et aménagement public	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur desservi par plusieurs voies de circulation majeures et par plusieurs lignes de transport collectif à haute fréquence. • Présence de nombreux arrêts de transport collectif. • Aménagement urbain favorisant le transport collectif et le transport actif, à pied et à vélo et un partage équitable pour les différents usagers.
Cadre bâti et aménagement urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre bâti emblématique à l'échelle nationale et internationale. • Cadre bâti de forte densité. • Relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité. • Présence de nombreux espaces et aménagements publics. • Aménagement privilégiant les espaces de stationnement intérieurs.
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • Critère de densité résidentielle : une moyenne de 75 logements à l'hectare privilégiant autant que possible une plus haute densité autour des principaux arrêts de transport collectif (densité nette). • Cible de densité d'activités humaines : un minimum de 200 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare.

STRUCTURER PÔLES, NOYAUX ET AXES

TABLEAU 1 (SUITE)

Pôle métropolitain de type 2 (Carte 1 : pôle de Sainte-Foy et pôle de Saint-Roch/Pointe-aux-Lièvres à Québec, pôle Desjardins à Lévis)	
Fonctions et concentration des fonctions	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur de croissance orienté vers une forte mixité des fonctions urbaines. • Lieu d'implantation préférentiel des équipements à rayonnement métropolitain. • Emplois principalement orientés vers les services et le secteur tertiaire supérieur.
Infrastructures de transport et aménagement public	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur desservi par plusieurs lignes de transport collectif à haute fréquence. • Présence de nombreux arrêts de transport collectif. • Aménagement urbain favorisant le transport collectif et le transport actif, à pied et à vélo et un partage équitable pour les différents usagers.
Cadre bâti et aménagement urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre bâti de moyenne et forte densité. • Relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité. • Présence de nombreux espaces et aménagements publics. • Aménagement privilégiant les espaces de stationnement intérieurs.
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • Critère de densité résidentielle : une moyenne de 40 logements à l'hectare privilégiant autant que possible une plus haute densité autour des principaux arrêts de transport collectif. (densité nette). • Cible de densité d'activités humaines : un minimum de 150 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare.
Pôle métropolitain de type 3 (Carte 1 : pôle de Lebourgneuf et pôle D'Estimauville à Québec, pôle de la tête des ponts à Lévis)	
Fonctions et concentration des fonctions	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur de croissance orienté vers une mixité des fonctions urbaines. • Lieu d'implantation préférentiel des équipements à rayonnement régional.
Infrastructures de transport et aménagement public	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur desservi par au moins une ligne de transport collectif à haute fréquence. • Aménagement favorisant le transport actif, à pied et en vélo et un partage équitable pour les différents usagers.
Cadre bâti et aménagement urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre bâti de moyenne et forte densité. • Relation entre le cadre bâti et la rue favorisant une convivialité. • Présence de nombreux espaces et aménagements publics. • Aménagement privilégiant à la fois les espaces de stationnement intérieurs et les espaces de stationnement extérieurs dans la mesure où ceux-ci ne nuisent pas à la qualité du tissu urbain.
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • Critère de densité résidentielle : une moyenne de 35 logements à l'hectare privilégiant autant que possible une plus haute densité autour des principaux arrêts de transport collectif (densité nette). • Cible de densité d'activités humaines : un minimum de 100 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare.

STRUCTURER PÔLES, NOYAUX ET AXES

TABLEAU 1 (SUITE)

Pôle métropolitain de type 4 (Carte 1 : pôles de Boischatel et de Beauré dans la MRC de La Côte-de-Beauré, pôles de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de Stoneham-et-Tewkesbury dans la MRC de La Jacques-Cartier, pôle de Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans dans la MRC de L'Île-d'Orléans)	
Fonctions et concentration des fonctions	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur de croissance orienté vers une mixité des fonctions urbaines. • Lieu d'implantation préférentiel des équipements à rayonnement régional.
Infrastructures de transport et aménagement public	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur desservi par au moins une ligne de transport collectif à moyenne fréquence. • Aménagement favorisant le transport actif, à pied et en vélo et un partage équitable pour les différents usagers.
Cadre bâti et aménagement urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre bâti de faible et moyenne densité. • Relation entre le cadre bâti et la rue favorisant une convivialité. • Présence de nombreux espaces et aménagements publics.
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • Critère de densité résidentielle : une densité de 50 % supérieure à celle établie pour le milieu visé (voir section « Des milieux de vie innovants et complets »), privilégiant autant que possible une plus haute densité autour des principaux arrêts de transport collectif (densité nette). • Cible de densité d'activités humaines : un minimum de 30 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare.
Noyau périurbain (Carte 1 : noyau des municipalités situés dans les MRC de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beauré et de L'Île-d'Orléans ou d'anciennes municipalités situées sur le territoire de la Ville de Lévis, à l'exclusion des pôles métropolitains identifiés)	
Fonctions et concentration des fonctions	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur de croissance orienté vers une mixité des fonctions urbaines avec une prédominance résidentielle. • Lieu d'implantation préférentiel des équipements publics à rayonnement local.
Infrastructures de transport et aménagement public	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement favorisant le transport collectif et actif, à pied et à vélo, et un partage équitable pour les différents usagers.
Cadre bâti et aménagement urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre bâti de faible densité. • Relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité. • Présence de nombreux espaces et aménagements publics.
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • Critère de densité résidentielle : une densité de 25 % supérieure à celle établie pour le milieu visé (voir section « Des milieux de vie innovants et complets »), et privilégiant autant que possible une plus haute densité autour des principaux arrêts de transport collectif (densité nette).

STRUCTURER PÔLES, NOYAUX ET AXES

TABLEAU 1 (SUITE)

Axe structurant de type 1 (Carte 1 : trajets des métrobus et du futur tramway à Québec, boulevard de la Rive-Sud et route 116 à Lévis)	
Fonctions et concentration des fonctions	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur de croissance orienté vers une forte mixité des fonctions urbaines.
Infrastructures de transport et aménagement public	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur desservi par au moins une ligne de transport collectif à haute fréquence ou haute capacité. • Présence de nombreux arrêts de transport collectif. • Aménagement favorisant le transport collectif et actif, à pied et à vélo, et un partage équitable pour les différents usagers.
Cadre bâti et aménagement urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre bâti de moyenne et forte densité. • Relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité. • Aménagement privilégiant à la fois les espaces de stationnement intérieurs et les espaces de stationnement extérieurs dans la mesure où ceux-ci ne nuisent pas à la qualité du tissu urbain.
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • Critère de densité résidentielle : une moyenne de 40 logements à l'hectare (densité nette). • Cible de densité d'activités humaines : un minimum de 100 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare.
Axe structurant de type 2 (Carte 1 : axe Marie-Victorin, axe Saint-Étienne, axe du lien G, axe Saint-Jean-Chrysostome, boulevard Président-Kennedy et axe Étienne-Dallaire à Lévis)	
Fonctions et concentration des fonctions	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur de croissance orienté vers une mixité des fonctions urbaines.
Infrastructures de transport et aménagement public	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur desservi par au moins une ligne de transport collectif à moyenne fréquence (max. 1 h.). • Présence de nombreux arrêts de transport collectif. • Aménagement favorisant le transport collectif et actif, à pied et à vélo, et un partage équitable pour les différents usagers.
Cadre bâti et aménagement urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre bâti discontinu dont certains segments se prêtent bien à l'implantation de bâtiments de moyenne densité. • Relation entre le cadre bâti et la rue favorisant une convivialité, sur certains segments.
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • Critère de densité résidentielle : une moyenne de 20 logements à l'hectare (densité nette). • Cible de densité d'activités humaines : un minimum de 50 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

STRUCTURER PÔLES, NOYAUX ET AXES

TABLEAU 1 (SUITE)

Axe structurant de type 3 (Carte 1 : axe boulevard Sainte-Anne/avenue Royale dans la MRC de La Côte-de-Beaupré, axe de la route 573/369 et axe 73/chemin du Hibou dans la MRC de La Jacques-Cartier)		
Fonctions et concentration des fonctions	• Portion du corridor à vocation de transit :	• Secteur de croissance orienté vers une mixité des fonctions urbaines.
	• Portion du corridor à vocation de milieu de vie :	• Secteur de croissance orienté vers une mixité des fonctions urbaines.
Infrastructures de transport et aménagement public	• Portion du corridor à vocation de transit :	• Secteur desservi par au moins une ligne de transport collectif.
	• Portion du corridor à vocation de milieu de vie :	• Secteur desservi par au moins une ligne de transport collectif. • Aménagement favorisant le transport actif, à pied et en vélo et un partage équitable pour les différents usagers.
Cadre bâti et aménagement urbain	• Portion du corridor à vocation de transit :	• Cadre bâti discontinu dont certains segments se prêtent bien à l'implantation de bâtiments de moyenne densité. • Aménagement d'ensemble du corridor en fonction des critères établis pour les axes routiers donnant accès au territoire métropolitain.
	• Portion du corridor à vocation de milieu de vie :	• Cadre bâti de faible et moyenne densité. • Relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité. • Aménagement privilégiant des espaces de stationnement qui ne nuisent pas à la qualité du tissu urbain.
Densité	• Critère de densité résidentielle : une densité de 25 % supérieure à celle établie pour le milieu visé à l'intérieur des périmètres d'urbanisation (densité nette) (voir section « Des milieux de vie innovants et complets »). • Cible de densité d'activités humaines : une cible minimale de 20 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.	



RTC

0114

0114

801

SAINT-PIERRE

2002

RTC

STRUCTURER MOBILITÉ DURABLE

Stratégie métropolitaine no. 2

Structurer en misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises pour le devenir du territoire métropolitain

Contexte d'intervention

Une augmentation constante des déplacements quotidiens qui reposent essentiellement sur l'automobile.

Le nombre de déplacements nécessaires entre les lieux de résidence et les lieux d'activités (travail, commerce, loisirs, éducation) ainsi que les distances à parcourir n'ont cessé de croître au cours des dernières années sur le territoire métropolitain de Québec étant donné le type de développement urbain privilégié. À titre d'exemple, de 1991 à 2006, alors que la population de la région augmentait de 10 %, on observait une croissance de 37 % des déplacements quotidiens tous motifs confondus². De plus, la configuration du territoire métropolitain et sa faible densité d'occupation ont davantage favorisé l'utilisation de l'automobile. Ainsi, plus de 75 % des déplacements quotidiens sont effectués par ce mode de transport³.

Une faible utilisation du transport collectif et actif.

Bien que l'utilisation des modes de transports collectifs soit en croissance sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, ceux-ci demeurent peu utilisés comparativement aux autres grandes régions métropolitaines du Canada. Avec une part modale de 10,2 %, la région métropolitaine se classe loin derrière celle de Montréal, avec 21,4 %⁴, et celle d'Ottawa-Gatineau, avec 19,4 %. Le manque d'intégration entre l'aménagement du territoire et l'offre en transport collectif explique, en partie, cette faible performance. Par ailleurs, pour ce qui est des modes de transport actif, on note que les réseaux sont davantage conçus à des fins récréatives et ne répondent pas adéquatement aux besoins des déplacements quotidiens.

Une prédominance du camionnage pour le transport des marchandises.

Le camionnage est, de loin, le mode de transport des marchandises le plus utilisé dans la région métropolitaine de Québec avec 90 % de la part de marché. Son utilisation croît régulièrement étant donné sa flexibilité, le dynamisme des industries situées sur le territoire et un mode de production de plus en plus axé sur le « juste-à-temps » qui permet d'acheminer le produit

au moment où il est requis de manière à réduire les stocks au minimum. Cette prédominance du camionnage soulève quelques enjeux en ce qui a trait, notamment, à la détérioration du réseau routier et aux nuisances occasionnées dans les milieux de vie situés aux abords des axes de transport des marchandises.

Des épisodes de congestion de plus en plus fréquents qui nuisent à la compétitivité de la région métropolitaine.

Le réseau autoroutier de la région métropolitaine est en voie de saturation malgré le fait qu'elle profite du plus haut ratio de kilomètres d'autoroute par habitant parmi les grandes régions métropolitaines canadiennes. Par conséquent, les épisodes de congestion sont de plus en plus fréquents. À titre d'exemple, le temps moyen de déplacement a connu, sur certains axes routiers du territoire, une croissance de 35 % à 102 % entre 2003 et 2007⁵. Cette congestion affecte à la fois le transport des personnes et des marchandises. Le coût économique de cette congestion atteindrait plus de 50 millions de dollars par année selon une étude récente de Transport Canada.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 2.1 Orienter le développement de manière à favoriser l'utilisation des modes de transport collectif et actif;
- 2.2 Accroître la complémentarité des réseaux de transport collectif et actif présents sur le territoire;
- 2.3 Optimiser le réseau de transport des marchandises tout en réduisant son impact sur les milieux de vie et sur l'environnement.

2. Enquêtes « origine-destination » 1991 et 2006.

3. Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, 2008, *La mobilité des personnes dans la région de Québec - Sommaire des résultats de l'enquête origine-destination 2006*, 181 p.

4. Association des transports du Canada, 2010, *Indicateurs de transports urbains - Quatrième enquête*, 81 p.

5. Ministère des Transports du Québec, 2008.

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

- 2.1 Identifie, aux cartes 2, 3, 4 et 5, les principaux axes du réseau routier, du réseau de transport collectif, du réseau cyclable et du réseau de transport des marchandises qui sont d'intérêt métropolitain.
- 2.2 Définit des cibles, au tableau 2, en matière de transports collectif et actif et travaillera en collaboration avec ses partenaires afin de les atteindre.
- 2.3 Établit des critères, au tableau 3, contribuant au développement des transports collectif et actif à l'échelle métropolitaine et à l'efficacité du réseau routier.

Moyens et outils de mise en œuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

- 2.1 Reconduit les principaux axes du réseau routier, du réseau de transport collectif et actif et du réseau de transport des marchandises qui sont d'intérêt métropolitain;
- 2.2 Prévoit des mesures pour minimiser l'impact du transport des marchandises sur les milieux de vie situés aux abords du réseau métropolitain;
- 2.3 Identifie les mesures pour atteindre les critères identifiés au tableau 3 contribuant au développement des transports collectif et actif à l'échelle métropolitaine et à l'efficacité du réseau routier. À cet égard, les municipalités devront mettre en place des mesures obligatoires préalables à l'émission des autorisations pour les projets de développement (par exemple, normes de lotissement relatives aux voies de circulation qui incluent le réseau cyclable et piétonnier, etc.).



STRUCTURER MOBILITÉ DURABLE

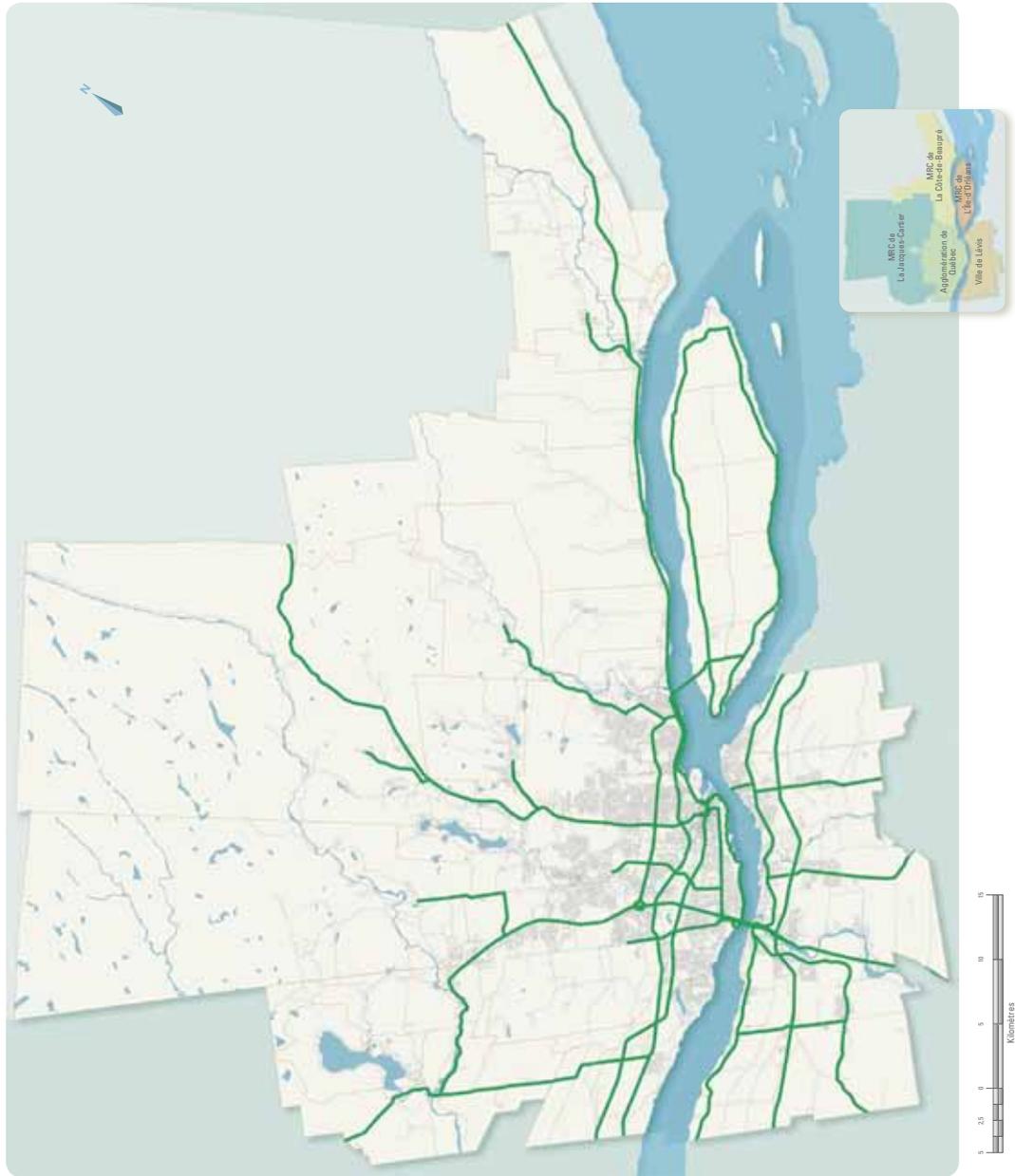
Demandes de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

- Que soit mis en place un comité de travail ayant pour mandat de faciliter l'intégration et la complémentarité interterritoire des réseaux de transport collectif, notamment dans les domaines suivants :
 - l'intégration tarifaire afin de permettre aux passagers de se déplacer sans contrainte dans les différents réseaux de transport collectif de la région métropolitaine;
 - l'harmonisation des horaires et des circuits des divers réseaux de transport collectif du territoire métropolitain;
 - le partage des infrastructures de transport collectif, notamment les terminus, les pôles d'échanges, les voies réservées et les stationnements incitatifs;
 - la mise en place d'un système intégré d'information pour les usagers afin de faciliter les déplacements entre les différents réseaux de transport collectif.
- Qu'ils identifient les opportunités à saisir :
 - pour favoriser l'implantation de nouveaux modes de transport, par exemple ceux utilisant une source d'énergie verte ou ceux à plus haute capacité comme le tramway et le bus à haut niveau de service, de centres d'échange, de voies réservées de transport collectif, de stationnements incitatifs et de réseaux cyclables;
 - pour améliorer la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier d'intérêt métropolitain;
 - pour faciliter l'accès des marchandises aux différents secteurs du territoire métropolitain, notamment par une vision commune du transport des marchandises à l'échelle du territoire métropolitain et une harmonisation de leur réseau de camionnage;
 - pour rendre progressivement accessible aux personnes à mobilité réduite le réseau régulier de transport collectif.
- Que les outils de planification des autorités organisatrices de transport (AOT) s'approprient les stratégies, objectifs, moyens et critères proposés dans le PMAD et traitent de l'intégration et de la complémentarité des réseaux collectifs et actifs à l'échelle métropolitaine.

Par ailleurs, la Communauté interpelle plus particulièrement le ministère des Transports du Québec afin :

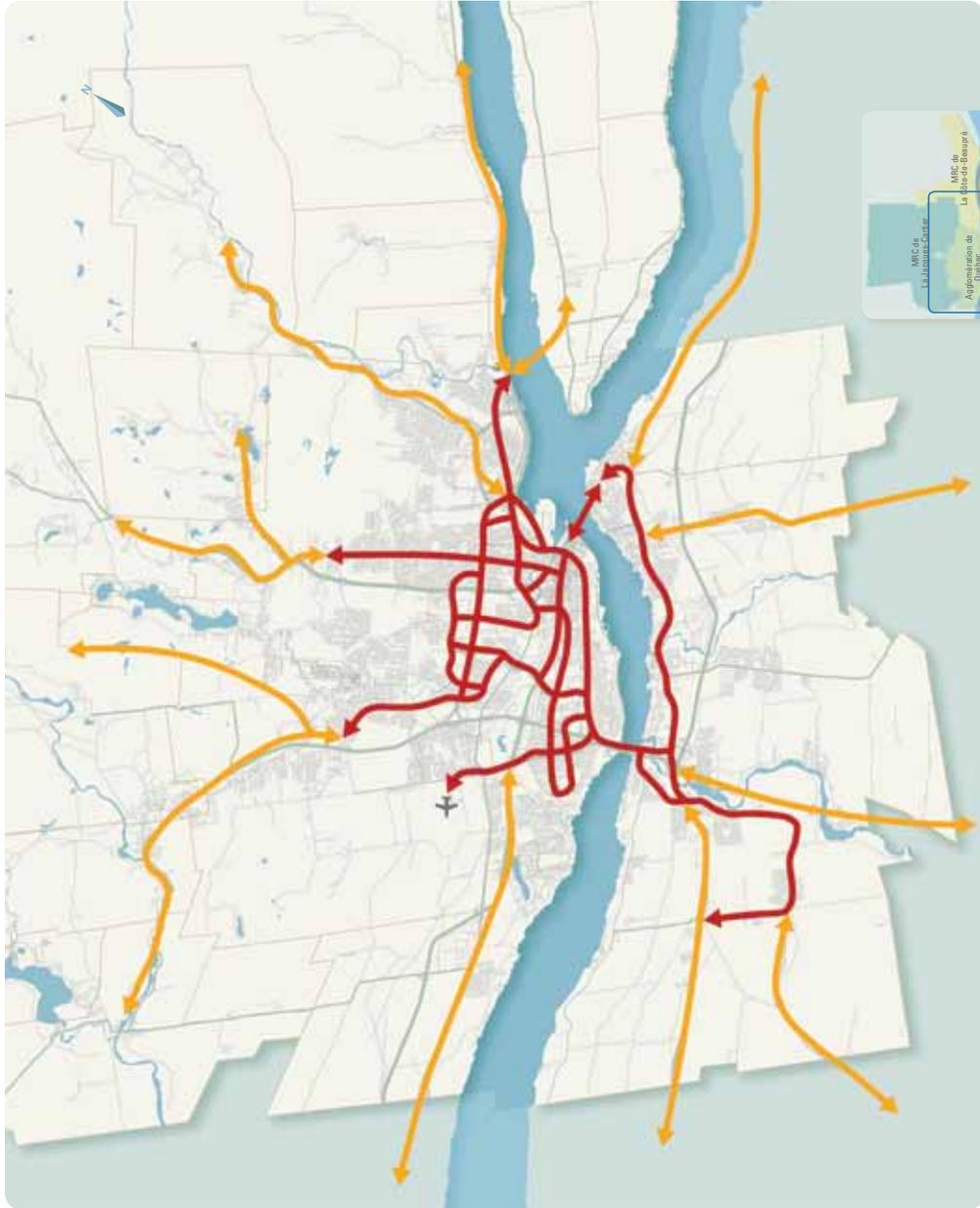
- Qu'il intègre les stratégies, objectifs, moyens et critères proposés dans le PMAD en matière de mobilité durable des personnes et des marchandises afin de les intégrer à ses futurs plans territoriaux de mobilité durable touchant la grande région de Québec;
- Qu'il apporte un soutien à la mise en œuvre des stratégies, objectifs, moyens et critères proposés au PMAD en matière de mobilité durable des personnes et des marchandises, notamment en reconnaissant comme projet majeur l'aménagement de l'axe structurant du boulevard de la Rive-Sud et de la route du Pont à Lévis à des fins de transport collectif ainsi que le projet de tramway à Québec considérant que ces projets sont de puissants moteurs de redéveloppement urbain;
- Qu'il consulte la Communauté lors de :
 - la planification et la réalisation des interventions touchant les réseaux de transport d'intérêt métropolitain;
 - l'établissement et la mise en œuvre des nouveaux programmes prévus dans la prochaine *Politique québécoise du transport collectif*;
 - la révision de la *Politique ministérielle sur le transport routier des marchandises*;
 - la révision de la *Politique sur le vélo*.

CARTE 2 : Le réseau routier d'intérêt métropolitain



STRUCTURER MOBILITÉ DURABLE

CARTE 3 : Le réseau de transport collectif d'intérêt métropolitain



PROJET DE PMAD

Le réseau de transport collectif d'intérêt métropolitain

- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
 - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisé)
 - Municipalité
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Route nationale et régionale
 - Local
- Axes de transport d'intérêt métropolitain**
- Axe central
 - Axe périphérique

STRUCTURER MOBILITÉ DURABLE

CARTE 4 : Le réseau cyclable d'intérêt métropolitain



PROJET DE PMAD

Le réseau cyclable d'intérêt métropolitain

Limites administratives

- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipale)
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisés)
- Municipalité

Hydrographie

- Plan d'eau et cours d'eau majeurs

Réseau routier

- Autoroute
- Route nationale et régionale

Réseau cyclable

- Réseau d'intérêt métropolitain

STRUCTURER MOBILITÉ DURABLE

CARTE 5 : Le réseau de transport des marchandises d'intérêt métropolitain



PROJET DE PMAD

Le réseau de transport des marchandises d'intérêt métropolitain

- Limites administratives**
- Commuté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
 - Commuté métropolitaine de Québec (territoire non organisés)
 - Municipalité
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Réseau de camionnage d'intérêt métropolitain**
- Route permise
 - Route à accès restreint
- Autre réseau routier**
- National et régional
 - Local

TABLEAU 2

Cibles en matière de transport collectif et actif

- Doubler la part modale du transport collectif, d'ici 2031 sur le territoire de la Communauté, pour atteindre 20 % sur une base quotidienne;
- Doubler la part modale du transport collectif des déplacements métropolitains (interterritoire), d'ici 2031 sur le territoire de la Communauté, pour atteindre 10 % sur une base quotidienne;
- Doubler l'offre de service de transport collectif, d'ici 2031 sur le territoire de la Communauté, pour atteindre 3 heures de service des véhicules par habitant;
- Diminuer de 10 % le temps de trajet moyen en transport collectif;
- Accroître la part modale du transport actif (marche et vélo), d'ici 2031, pour passer de 10 % à 15 %;
- Accroître le nombre de km de pistes cyclables par 1 000 habitants, d'ici 2031, pour passer de 0,172 à 0,250 km.

TABLEAU 3

Critères contribuant au développement des transports collectif et actif et à l'efficacité du réseau routier d'intérêt métropolitain

- Une intégration des réseaux de transport collectifs et actifs dans les stratégies d'aménagement et de développement à titre d'axe principal autour duquel le territoire doit être planifié;
- Une localisation des nouveaux projets résidentiels et lieux d'emplois qui contribue au développement des transports collectif et actif, et à l'intermodalité;
- Une évaluation des impacts sur les transports collectif et actif et sur les réseaux routiers dont l'étendue est déterminée en fonction de la nature du projet et de son contexte. Cette évaluation doit être réalisée préalablement à l'émission des autorisations nécessaires pour les nouveaux projets résidentiels et lieux d'emplois d'importance¹;
- Une desserte des principaux équipements et secteurs de services par des réseaux de transport collectif et actif;
- Des aménagements sur le domaine public qui favorisent le développement des transports collectif et actif en donnant priorité aux piétons et cyclistes, qui diminuent les conflits entre les différents usagers et qui concourent au confort des usagers;
- Des aménagements qui favorisent l'intermodalité en amont des axes structurants (automobile – transport collectif) et à l'intérieur des pôles et aux abords des axes structurants (piéton – transport collectif, vélo – transport collectif, transport collectif – transport collectif);
- Une planification des sentiers récréatifs piétonniers et cyclables de manière à favoriser leur intégration aux réseaux de transport collectif et actif;
- Une gestion des accès en bordure du réseau routier d'intérêt métropolitain (à titre d'exemples et en fonction du contexte : une diminution du nombre d'accès en bordure du réseau, la mise en commun des accès lorsque possible, une augmentation du frontage en bordure du réseau routier, etc.);
- L'ajustement des normes relatives aux espaces de stationnement au contexte prioritaire du développement des transports collectif et actif.

1. Nouveaux projets résidentiels et lieux d'emplois d'importance : les MRC et les municipalités devront définir et justifier, en considérant les particularités du milieu, ce que représente un projet résidentiel et un lieu d'emplois d'importance (par exemple, un usage commercial dont la superficie d'implantation au sol est de x mètres carrés et plus).

STRUCTURER CONSOLIDATION

Stratégie métropolitaine no. 3

Structurer en consolidant les secteurs déjà urbanisés afin d'optimiser les investissements publics

Contexte d'intervention

Un modèle de développement qui ne favorise pas la consolidation des espaces déjà urbanisés.

Le développement urbain qu'a connu la région métropolitaine de Québec s'est presque toujours fait en favorisant l'utilisation de nouveaux secteurs situés en marge des espaces déjà urbanisés ou, de façon souvent discontinue, le long des routes ou au creux des vallées. Ce modèle a notamment eu pour effet d'augmenter le coût des infrastructures à mettre en place (route, réseau d'aqueduc, école, etc.). En repoussant toujours plus loin les limites du territoire urbanisé, certains noyaux périurbains traditionnels et secteurs centraux ont également été laissés à l'abandon, et ce, malgré leur potentiel de consolidation ou de requalification.

Un potentiel de consolidation renfermant plusieurs avantages.

Depuis le début des années 1990, plusieurs grandes villes nord-américaines ont décidé de rediriger leur croissance vers les secteurs pouvant être consolidés en favorisant l'insertion de nouvelles constructions dans le tissu urbain existant, le redéveloppement de terrain sous-utilisés, la reconversion des immeubles désaffectés et la revitalisation de quartiers centraux. Cette consolidation est notamment perçue comme un moyen efficace pour rentabiliser les infrastructures existantes et les investissements publics à venir.

Plusieurs municipalités plus petites ont également entamé cette réflexion en adaptant, à leur échelle, les principes associés à la consolidation afin de tirer parti des infrastructures et des services de proximité existants, de favoriser un meilleur maillage avec le transport en commun, de répondre aux aspirations de leur population en ce qui a trait à l'émergence de communauté complète, d'éviter la pression immobilière sur les milieux naturels ou agricoles et de diminuer leur empreinte écologique.

Une dispersion des lieux de résidence au-delà des limites du territoire métropolitain.

Cette volonté de consolidation passe également par un meilleur contrôle de l'urbanisation à l'extérieur des limites du territoire métropolitain. En effet, la dispersion des lieux résidentiels au-delà des frontières de la Communauté a nécessairement des conséquences sur les investissements publics en matière de transport et de services (éducation, santé, loisirs, etc.). L'ouverture de nouveaux fronts d'urbanisation entraîne, par le fait même, de nouveaux investissements qui annulent, en partie, les économies réalisées par l'optimisation des secteurs déjà urbanisés.

Par ailleurs, les ménages qui se localisent en périphérie du territoire métropolitain viennent souvent augmenter le nombre de travailleurs qui se déplacent quotidiennement sur le réseau routier métropolitain aux heures de pointe du matin et du soir, augmentant ainsi les épisodes de congestion.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 3.1 Diriger en priorité la croissance vers les milieux déjà urbanisés ou en continuité de ceux-ci;
- 3.2 Promouvoir le redéveloppement des terrains sous-utilisés;
- 3.3 Rentabiliser les investissements publics;
- 3.4 Renforcer le territoire métropolitain en limitant l'expansion du développement au-delà des limites de la Communauté.

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

- 3.1 Établit au tableau 4 les critères de consolidation pour les milieux urbain et périurbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation pour les nouveaux projets résidentiels;
- 3.2 Limite, par ses avis donnés au gouvernement et à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), l'extension des périmètres d'urbanisation situés aux limites extérieures du territoire de la Communauté.

Moyens et outils de mise en oeuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

- 3.1 Identifie les secteurs à l'intérieur des périmètres d'urbanisation devant faire l'objet d'une consolidation par un statut de « secteur de consolidation »;
- 3.2 Établit le potentiel d'accueil des secteurs de consolidation en termes de logements en indiquant, pour des fins de compréhension, les densités utilisées pour établir ce potentiel;
- 3.3 Précise les mesures à mettre en place pour diriger et soutenir prioritairement la croissance vers les secteurs de consolidation identifiés pour atteindre les critères établis au tableau 4. À défaut de pouvoir atteindre ces critères de consolidation, la MRC ou la municipalité devra justifier son incapacité en considérant les contraintes et les particularités de son territoire.



STRUCTURER CONSOLIDATION

Demandes de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

- Que leur planification et leur intervention concourent à la consolidation des espaces déjà urbanisés sur le territoire de la Communauté, mais également à ses abords.

Plus particulièrement, la Communauté interpelle le gouvernement afin que ses interventions et ses investissements dans le domaine des transports et des services (santé et éducation) participent à cette consolidation et n'entraînent pas un déplacement de la croissance vers des secteurs non voués à la consolidation.

La Communauté interpelle également le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire afin qu'il limite le développement aux abords du territoire métropolitain aux secteurs pouvant être consolidés.

Par ailleurs, la Communauté interpelle plus particulièrement les MRC et les municipalités :

- Qu'ils rendent compte à la Communauté, à tous les cinq (5) ans suivant l'entrée en vigueur du PMAD, de l'atteinte des critères de consolidation énoncés au tableau 4. Le rapport doit être accompagné d'une justification eu égard aux stratégies, objectifs, moyens et critères du PMAD.

TABLEAU 4
Critères de consolidation pour les milieux urbain et périurbain

Critère de consolidation pour les nouveaux projets résidentiels à l'intérieur des périmètres d'urbanisation	En milieu urbain :	<ul style="list-style-type: none">• 75 % de la croissance doit être faite sous forme de consolidation, dont 60 % à l'intérieur d'un pôle métropolitain ou aux abords d'un axe structurant
	En milieu périurbain :	<ul style="list-style-type: none">• 60 % de la croissance doit être faite sous forme de consolidation, dont 40 % à l'intérieur d'un pôle métropolitain, d'un noyau périurbain ou aux abords d'un axe structurant

Pour l'application du présent tableau, la Communauté entend par consolidation :

- L'insertion d'un nouveau bâtiment dans une trame urbaine existante et déjà viabilisée (réseau sanitaire et aqueduc);
- Le développement d'un secteur enclavé et déjà viabilisée (réseau sanitaire et aqueduc);
- La requalification ou le redéveloppement d'une friche urbaine, d'un terrain contaminé, d'un parc de stationnement ou d'un terrain sous-utilisé desservi par une rue existante et est déjà viabilisé (réseau sanitaire et aqueduc);
- Le développement d'un secteur en continuité à un secteur déjà urbanisé et déjà viabilisée (réseau sanitaire et aqueduc) dans la mesure où ce nouveau développement sera viabilisé et n'entraînera pas des investissements supplémentaires aux usines de traitement des eaux usées et de l'eau potable ainsi qu'au niveau du réseau routier, outre les rues de desserte locale;
- La reconversion d'un bâtiment pour en changer la vocation;
- La transformation d'un bâtiment ayant comme résultat d'augmenter sa densité;
- Tout projet en bordure d'une ligne de transport collectif ou permettant le prolongement de cette ligne de transport de façon à renforcer le service de transport collectif.



ATTIRER ACCÈS À LA RÉGION

Stratégie métropolitaine no. 4

Attirer en dotant la région métropolitaine d'infrastructures d'accès performantes

Contexte d'intervention

La région métropolitaine de Québec doit compter sur des infrastructures d'accès performantes.

La localisation excentrée de la région métropolitaine de Québec dans le réseau des grandes régions nord-américaines constitue un défi de taille en matière de développement économique. Afin de pallier à cette situation, la région métropolitaine de Québec doit compter sur des réseaux de transports efficaces qui permettent de diminuer le temps de déplacement des personnes et des marchandises sur le territoire ou pour atteindre d'autres territoires et marchés.

Le Port de Québec, l'Aéroport international Jean-Lesage ainsi que les réseaux autoroutier et ferroviaire représentent ainsi des infrastructures essentielles au développement économique et social de la région métropolitaine. Leur maintien, leur développement et leur optimisation doivent, de ce fait, être assurés.

Des déplacements intra et interrégionaux concentrés sur un même réseau routier.

Tel que mentionné précédemment, le réseau routier de la région métropolitaine de Québec constitue le moyen prédominant des déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire. Il en est également ainsi pour les déplacements interrégionaux. Or, l'utilisation des mêmes axes de transport pour les déplacements intra et interrégionaux accentue les problèmes de congestion observés et complexifie les solutions à apporter.

Des infrastructures aéroportuaires en plein développement.

En ce qui a trait aux infrastructures aéroportuaires, plusieurs millions de dollars ont été investis au cours des dernières années pour réaménager l'aérogare et augmenter sa capacité d'accueil. Un plan directeur prévoyant de nouveaux investissements a également été élaboré pour accroître, sur un horizon de 25 ans, le nombre de destinations desservies et la fréquence des vols. Par ailleurs, certains éléments pourraient contribuer à développer le transport aérien des marchandises à l'Aéroport international Jean-Lesage, dont les améliorations apportées aux équipements et aux installations de transport par cargo et la mise en valeur potentielle des terrains industriels aux abords de l'aéroport.

Un patrimoine ferroviaire sous-utilisé.

Les infrastructures de transport ferroviaire demeurent un patrimoine sous-utilisé bien que le volume des marchandises transportées ait augmenté au cours des dernières années. Le partage des voies ferrées entre plusieurs sociétés privées complique, notamment, l'utilisation optimale du réseau et occasionne quelquefois des retards pour le transport des passagers étant donné l'obligation de céder le passage aux trains de marchandises. Eu égard à la position excentrée de la région métropolitaine de Québec dans le réseau des grandes villes nord-américaines, plusieurs intervenants économiques et politiques souhaitent la mise en place d'un lien ferroviaire rapide entre Québec, Montréal, Toronto et Windsor.

Le Port de Québec, un atout indéniable pour la région métropolitaine.

Avec une profondeur de 15 mètres à marée basse, le Port de Québec est le bassin en eau profonde le plus en amont du fleuve Saint-Laurent, ce qui représente un atout indéniable pour l'accueil des navires de tirants d'eau élevés. L'engorgement attendu des ports de la côte est américaine constitue une opportunité de développement, et ce, dans un contexte où on estime que le commerce maritime mondial enregistrera une croissance importante au cours des prochaines années. Par ailleurs, le marché des croisières est de plus en plus populaire. Depuis 2004, le nombre de croisiéristes et membres d'équipage a augmenté de plus de 20 % au Port de Québec. Pour répondre à la demande, des projets d'expansion, tant au niveau du transport des marchandises que du transport des personnes, sont envisagés.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 4.1 Assurer la consolidation et l'efficacité des installations d'intérêt métropolitain donnant accès à la région afin de diminuer le temps et les coûts de déplacement;
- 4.2 Favoriser l'intermodalité des installations de transport des personnes et des marchandises afin de tirer profit de leurs avantages comparatifs;
- 4.3 Faciliter la cohabitation harmonieuse entre les installations d'intérêt métropolitain et les milieux de vie.

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

- 4.1 Identifie, à la carte 6, les installations portuaires, aéroportuaires et ferroviaires, les oléoducs et les gazoducs ainsi que certaines voies d'accès menant à celles-ci comme des installations d'intérêt métropolitain contribuant au développement économique et social de la région;
- 4.2 Reconnaît les nouvelles installations portuaires, aéroportuaires et ferroviaires comme des installations d'intérêt métropolitain ainsi que les voies d'accès menant à ces nouvelles installations et les nouveaux projets d'oléoduc et de gazoduc;
- 4.3 Établit des critères contribuant au maintien, au développement et à la fonctionnalité des installations d'intérêt métropolitain au tableau 5.

Moyens et outils de mise en oeuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

- 4.1 Attribue, pour les installations d'intérêt métropolitain, une affectation ou un statut particulier;
- 4.2 Identifie les mesures pour atteindre les critères identifiés au tableau 5 contribuant au maintien, au développement et à la fonctionnalité des installations d'intérêt métropolitain.

Demands de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

- Qu'ils identifient les nouvelles installations d'intérêt métropolitain à mettre en place ainsi que leur localisation en fonction des stratégies, objectifs et critères du PMAD;
- Qu'ils s'assurent de la cohésion et de la cohérence des projets touchant les installations d'intérêt métropolitain;
- Qu'ils privilégient les projets favorisant l'intermodalité, notamment pour l'Aéroport international Jean-Lesage, le Port de Québec, les gares ferroviaires, maritimes et routières;
- Qu'ils préservent l'intégralité des emprises ferroviaires pour des fins de transport collectif et actif;
- Qu'ils développent conjointement une image distinctive contribuant au rayonnement du territoire métropolitain, notamment dans le cas de l'Aéroport international Jean-Lesage et du Port de Québec;
- Qu'ils réalisent, pour toute nouvelle installation d'accès à la région d'intérêt métropolitain ou pour tout projet d'agrandissement d'une installation existante, une étude préalable à l'émission des autorisations. Cette étude devra minimalement contenir :
 - o une évaluation des impacts sur les autres modes de transport des personnes et des marchandises et sur la capacité du réseau de transport;
 - o une évaluation des impacts sur le milieu de vie environnant (environnement naturel et bâti) et, le cas échéant, une proposition quant aux mesures d'atténuation possibles;
 - o les mesures pour favoriser l'intermodalité des transports, le cas échéant.

Dans l'éventualité où cette nouvelle installation peut être située à plusieurs endroits sur le territoire métropolitain, l'étude devra également démontrer en quoi son implantation participe à la structuration du territoire au niveau des pôles métropolitains et des axes structurants et que la localisation projetée est la plus efficiente au plan environnemental, social et économique.

ATTIRER ACCÈS À LA RÉGION

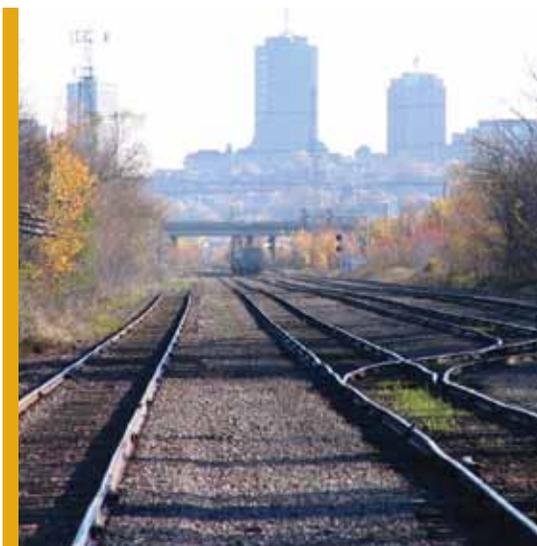
Par ailleurs, la Communauté interpelle plus particulièrement le ministère des Transports du Québec afin :

- Qu'il intègre les stratégies, les objectifs, les mesures et les critères proposés dans le PMAD en matière d'accès à la région et d'intermodalité afin de les intégrer à ses futurs plans territoriaux de mobilité durable touchant la grande région de Québec;
- Qu'il apporte un soutien financier à la mise en œuvre des stratégies, objectifs, moyens et critères proposés au PMAD en matière d'accès à la région et d'intermodalité;
- Qu'il consulte la Communauté lors de la révision de la *Politique québécoise sur l'intermodalité des transports*;
- Qu'il consulte la Communauté lors de la révision de la *Politique ministérielle sur le transport routier des marchandises*.

TABLEAU 5

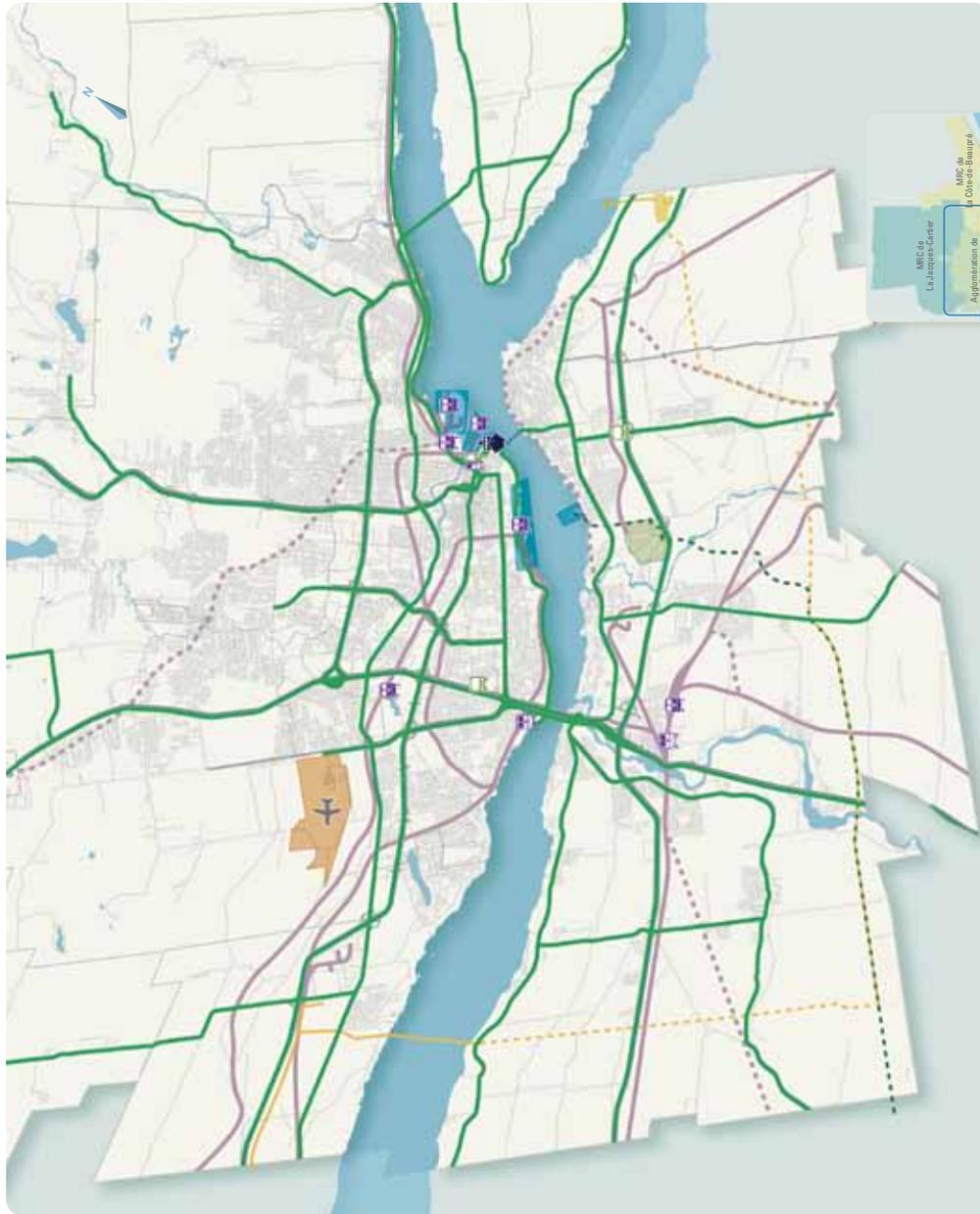
Critères contribuant au maintien, au développement et à la fonctionnalité des installations d'intérêt métropolitain

- Une planification adéquate assure l'arrimage et la cohabitation entre les installations et les usages à proximité. Le cas échéant, des mesures d'atténuation sont mises en place pour favoriser la durabilité des installations;
- Les installations sont desservies par un réseau routier fonctionnel pour les marchandises ainsi que par des réseaux de transport collectif et actif pour les personnes;
- La sûreté et la sécurité des personnes et des biens sont assurées par des aménagements particuliers;
- Des aménagements publics distinctifs contribuent au rayonnement du territoire métropolitain, notamment dans le cas de l'Aéroport international Jean-Lesage et du terminal de croisières du Port de Québec.



ATTIRER ACCÈS À LA RÉGION

CARTE 6 : Les installations d'intérêt métropolitain donnant accès à la région



PROJET DE PMAD

Les installations d'intérêt métropolitain donnant accès à la région

- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
 - Municipalité
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Route nationale et régionale
 - Local
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Installations d'accès à la région d'intérêt métropolitain**
- Routière**
- Réseau routier d'intérêt métropolitain
 - Gare d'autobus
 - Gare d'autobus et de train (passagers)
- Ferroviaire**
- Voie ferrée
 - Voie ferrée démantelée
 - Gare de train (passagers)
 - Gare de triage
- Aéroportuaire et portuaire**
- Aéroport international Jean-Lesage
 - Port de Québec
 - Traverse Québec-Lévis
 - Terminal de croisière
- Gazière**
- Terminal méthanier projeté
 - Gazoduc existant
 - Gazoduc projeté
- Pétrolière**
- Raffinerie Ultramar
 - Oléoduc projeté

ATTIRER MILIEUX DE VIE

Stratégie métropolitaine no. 5

Attirer en offrant des milieux de vie innovants et complets

Contexte d'intervention

La région métropolitaine de Québec se démarque par la diversité de ses milieux de vie.

La région métropolitaine de Québec se distingue par la diversité des milieux de vie qu'elle offre aux personnes désirant habiter sur son territoire. Il s'agit là d'un facteur significatif qui explique son pouvoir d'attraction et la qualité de vie qu'on y retrouve.

Ces milieux de vie peuvent être regroupés en deux grandes catégories qui se distinguent en raison de leur densité résidentielle, de leur desserte en équipements collectifs et de leur mixité sociale ou fonctionnelle. D'une part, les milieux de vie urbains se caractérisent par un cadre bâti continu et quelquefois dense offrant une panoplie de services, de commerces et de lieux d'emplois. L'offre résidentielle y est souvent diversifiée bien que certains secteurs, correspondant aux premières banlieues, soient essentiellement composés d'habitations unifamiliales. Ces milieux de vie se situent dans la partie centrale de l'agglomération de Québec et de la Ville de Lévis. D'autre part, les milieux de vie périurbains se caractérisent par un cadre bâti souvent discontinu, principalement composé d'habitations unifamiliales et, à certains endroits spécifiques, de commerces et de services de proximité. Ces milieux, généralement situés aux abords des grands axes de transport ou autour d'anciens noyaux villageois, offre bien souvent un contact plus direct avec les espaces naturels ou agricoles.

Des milieux de vie qui, pour demeurer attractifs, doivent préserver leurs caractéristiques et s'adapter aux nouvelles aspirations des citoyens.

Au cours des dernières années, les milieux urbains et périurbains ont été soumis à de multiples pressions exercées par le marché de l'habitation et se sont, par conséquent, rapidement transformés.

Dans certains secteurs du territoire métropolitain, cela s'est notamment traduit par un phénomène de banalisation du cadre bâti qui, si rien n'est fait, aura pour résultat d'altérer le caractère particulier et distinctif de certains milieux de vie recherchés par la population.

Par ailleurs, pour demeurer attractifs et compétitifs, tous les milieux de vie du territoire métropolitain doivent désormais s'adapter aux nouvelles aspirations

des citoyens. À titre d'exemple, la présence accrue de services de proximité, de réseaux de transport collectif et actif, d'équipements publics et de commerces est de plus en plus perçue comme un élément positif contribuant à la qualité des milieux de vie. Il en est également ainsi pour ce qui est d'une plus grande accessibilité aux parcs et aux espaces naturels. Enfin, certains citoyens cherchent à habiter dans des développements et des habitations éco-responsables afin de limiter les impacts environnementaux liés à l'urbanisation et à leurs activités quotidiennes.

Il est possible de résumer ces différentes aspirations des citoyens autour de la notion de « milieux de vie innovants et complets ». Ces milieux sont des quartiers résidentiels où l'on peut étudier, consommer, se récréer, se reposer, apprendre, se rencontrer et échanger. Ils sont aménagés dans un esprit de développement durable et favorisent l'installation d'une masse critique de résidents et d'activités urbaines de façon à assurer l'animation et la sécurité du milieu de vie.

Des milieux de vie qui devront également s'adapter au vieillissement de la population.

La région métropolitaine de Québec devrait connaître, au cours des prochaines années, un vieillissement significatif de sa population puisqu'en 2031, 27,9 % de la population de la Communauté sera âgée de 65 ans et plus, comparativement à 14,2 % en 2006. Conséquemment, il faudra adapter les milieux de vie et l'offre en logements afin de répondre aux enjeux qui en découlent.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 5.1 Favoriser la mise en place de milieux de vie innovants et complets répondant à des considérations environnementales, sociales et économiques ainsi qu'aux différentes aspirations des citoyens;
- 5.2 Reconnaître et mettre en valeur la spécificité et la complémentarité des milieux de vie urbains et périurbains;
- 5.3 Encadrer l'intensité du développement afin d'atténuer l'impact des nouveaux projets sur les espaces naturels ou agricoles.

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

- 5.1 Énonce, au tableau 6, des principes d'aménagement favorisant le maintien et la création de milieux de vie innovants et complets à partir des quatre (4) thèmes suivants :
 - o l'aménagement des milieux de vie et des espaces publics;
 - o la mixité des fonctions urbaines, mixité sociale et mixité de l'offre résidentielle;
 - o la mobilité;
 - o la sécurité et la qualité de l'environnement urbain.
- 5.2 Énonce, au tableau 7, des principes d'aménagement et de construction pour des quartiers et des bâtiments durables répondant aux préoccupations environnementales;
- 5.3 Distingue sommairement la limite du milieu urbain et du milieu périurbain à la carte 7;
- 5.4 Établit des critères de densité pour le milieu urbain identifié à la carte 7, soit :
 - o une moyenne de 30 logements à l'hectare pour la Ville de Québec (densité nette);
 - o une moyenne de 22 logements à l'hectare pour la Ville de Lévis (densité nette).
- 5.5 Établit des critères de densité pour le milieu périurbain au tableau 8;
- 5.6 Identifie, au tableau 8, des critères de préservation du caractère distinct du milieu périurbain tout en favorisant le développement de communautés complètes.



ATTIRER MILIEUX DE VIE

Moyens et outils de mise en oeuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

- 5.1 Identifie les mesures favorisant la création de milieux de vie innovants et complets à partir des quatre (4) thèmes suivants :
- o l'aménagement des milieux de vie et des espaces publics;
 - o la mixité des fonctions urbaines, mixité sociale et mixité de l'offre résidentielle;
 - o la mobilité;
 - o la sécurité et la qualité de l'environnement urbain.

Les MRC et les municipalités peuvent s'inspirer des principes d'aménagement favorisant le maintien et la création de milieux de vie innovants et complets énoncés au tableau 6 tout en les adaptant aux caractéristiques du milieu d'intervention.

- 5.2 Réfléchit à la possibilité d'introduire les principes d'aménagement et de construction pour des quartiers et des bâtiments durables identifiés au tableau 7, notamment à l'intérieur des pôles métropolitains, des axes structurants et des noyaux périurbains et pour les projets recevant un financement public;
- 5.3 Précise, pour l'agglomération de Québec et la Ville de Lévis, la délimitation entre les milieux urbain et périurbain tel que proposée à la carte 7;
- 5.4 Identifie les mesures pour atteindre les critères de densité pour le milieu urbain;
- 5.5 Identifie les mesures pour atteindre les critères de densité pour le milieu périurbain identifiés au tableau 8;
- 5.6 Identifie les mesures pour répondre aux critères de préservation du caractère distinct de ce milieu périurbain identifiés au tableau 8.

Demands de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

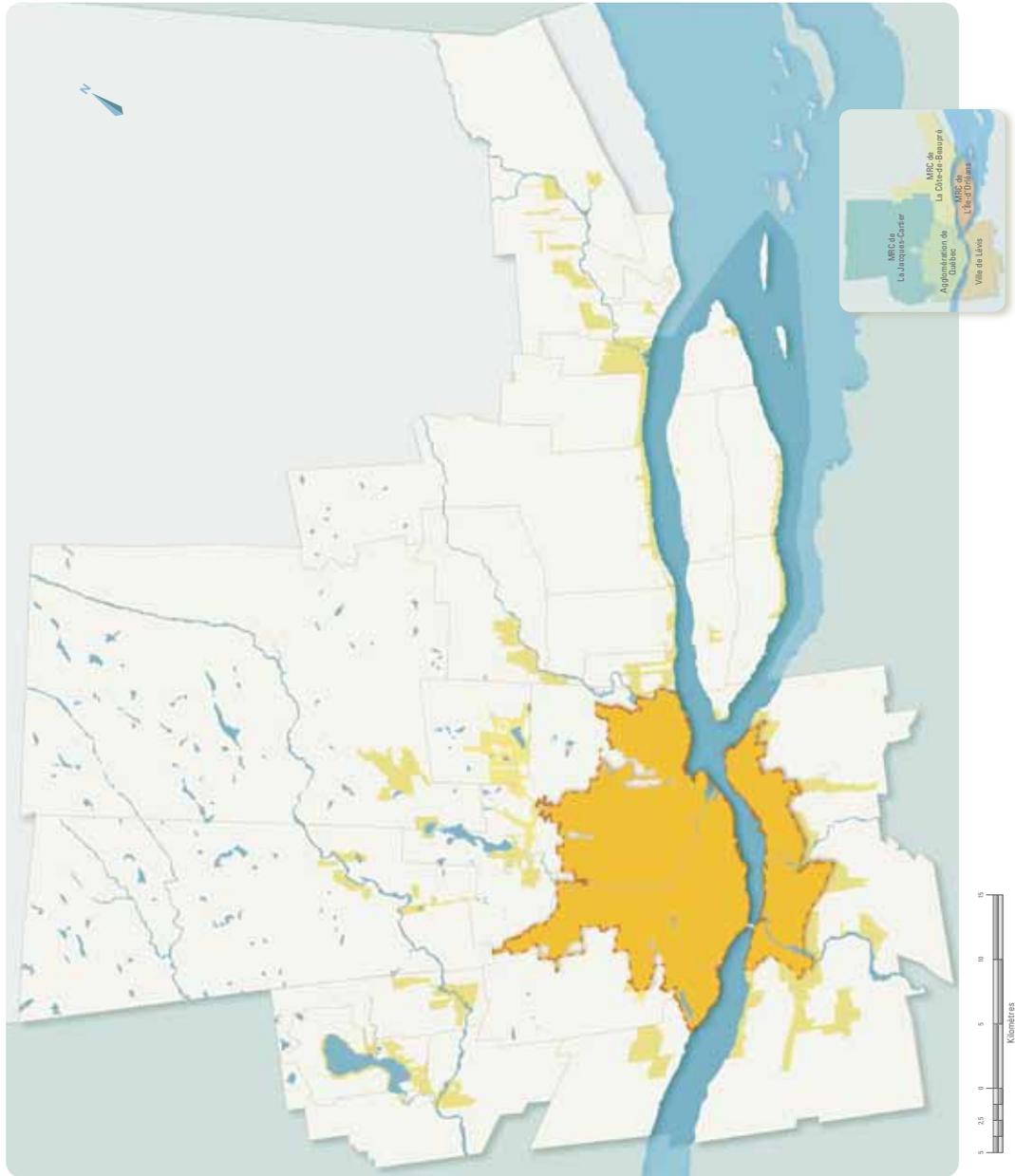
- Qu'ils élaborent des guides de bonnes pratiques pour le développement durable en milieu urbain et périurbain;
- Qu'ils réfléchissent à la mise en place d'incitatifs financiers ou normatifs aptes à soutenir ces pratiques;
- Qu'ils assurent l'arrimage de leurs interventions avec les stratégies, objectifs, moyens et critères d'aménagement du PMAD.

Par ailleurs, la Communauté interpelle plus particulièrement les MRC et les municipalités :

- Qu'ils rendent compte à la Communauté, à tous les cinq (5) ans suivant l'entrée en vigueur du PMAD, de l'atteinte des critères de densité établis pour le milieu urbain et le milieu périurbain énoncés au tableau 8. Le rapport doit être accompagné d'une justification eu égard aux stratégies, objectifs, moyens et critères du PMAD.

ATTIRER MILIEUX DE VIE

CARTE 7 : La délimitation des milieux urbains et périurbains



PROJET DE PMAD

La délimitation des milieux urbains et périurbains

Limites administratives

- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisés)
- Municipalité

Hydrographie

- Plan d'eau et cours d'eau majeurs

Périmètres d'urbanisation

- Périmètres d'urbanisation actuels en milieu urbain
- Périmètres d'urbanisation actuels en milieu périurbain
- Limite approximative du milieu urbain

7

ATTIRER MILIEUX DE VIE

TABLEAU 6

Principes d'aménagement favorisant la création de milieux de vie innovants et complets

Aménagement des milieux de vie et des espaces publics

- Accroître la densité d'occupation des milieux de vie;
- Planifier l'évolution des secteurs résidentiels en continuité avec les milieux déjà urbanisés;
- Privilégier les stratégies de revitalisation urbaine intégrée de manière à faciliter la restructuration des milieux de vie;
- Permettre les changements de vocation (reconversion et recyclage) des bâtiments existants;
- Requalifier des espaces publics sous-utilisés;
- Maintenir et créer des parcs, espaces verts et places publiques répondant aux besoins des résidents actuels et futurs;
- Introduire l'art urbain aux milieux de vie et espaces publics.

Mixité des fonctions urbaines, mixité sociale et mixité de l'offre résidentielle

- Assurer, tout au long de la mise en valeur du milieu de vie, un développement simultané de l'habitation, des équipements, des services et des lieux d'emplois (mixité des fonctions);
- Viser l'établissement d'une population diversifiée (mixité sociale) par des typologies résidentielles variées et adaptées à tous les revenus;
- Favoriser un habitat de qualité pour les ménages (gabarit et volumétrie, ouvertures, espaces libres extérieurs minimums, impact sur l'ensoleillement, aménagement extérieur, plantations minimales, etc.);
- Assurer l'implantation d'une grande variété de services et commerces complémentaires aux activités existantes au sein du milieu de vie et répondant aux besoins locaux (commerces et services de proximité, magasins et boutiques spécialisées, commerces de plus grande surface, restauration, etc.);
- Favoriser l'inclusion de logements sociaux et abordables dans les grands projets immobiliers.

Mobilité

- Aménager l'emprise publique des voies de circulation afin de favoriser l'intégration des divers modes de déplacement;
- Réduire les distances de déplacement entre les développements résidentiels et les lieux d'emploi;
- Valoriser l'utilisation du transport collectif;
- Augmenter les structures dédiées au vélo, par exemple, les stationnements pour vélos et les haltes aménagées.

Sécurité et qualité de l'environnement urbain

- Assurer une animation sur rue par une diversification des fonctions de manière à faire varier les plages horaires d'occupation du milieu de vie;
- Assurer une cohabitation harmonieuse entre les fonctions urbaines existantes et les nouvelles vocations implantées au sein des milieux de vie;
- Prévoir des mesures d'atténuation entre différents types d'usages dont les interfaces sont problématiques;
- Diminuer les sources de nuisances affectant la qualité de vie (qualité de l'air, bruit, pollution lumineuse, etc.).

TABLEAU 7

Principes d'aménagement et de construction pour des quartiers et bâtiments durables

Quartiers durables

- Développement compact misant sur la densification et la consolidation du bâti;
- Diversité et équilibre des fonctions urbaines;
- Diversité de la typologie résidentielle;
- Redéveloppement au sein de la trame urbaine et reconversion des bâtiments existants;
- Accessibilité accrue aux différentes fonctions urbaines favorisées par la réduction des distances de déplacement entre les lieux d'emplois, les secteurs résidentiels, les services et les commerces;
- Aménagement et accessibilité aux espaces publics;
- Construction de bâtiments verts certifiés LEED au sein du développement;
- Minimisation des impacts sur le site pendant la conception et la construction;
- Préservation des ressources naturelles;
- Gestion efficace des eaux sanitaires et pluviales;
- Réduction de la dépendance à l'automobile;
- Mise en place d'aménagements favorisant l'utilisation des transports actifs et collectifs.

Bâtiments durables

- Utilisation de matériaux écologiques;
- Réduction de la consommation de l'eau et de l'énergie;
- Gestion des eaux usées et réutilisation;
- Augmentation de l'efficacité énergétique;
- Aménagement de toit blanc ou végétalisé ou de murs végétalisés;
- Utilisation de l'énergie durable (solaire passif, capteur solaire, géothermie, biomasse);
- Introduction d'un système intégré de recyclage et de valorisation;
- Récupération sélective des matériaux lors de la démolition;
- Aménagement extérieur intégré et favorisant la gestion des eaux de ruissellement.



ATTIRER MILIEUX DE VIE

TABLEAU 8

Critères de densité et de préservation du caractère distinct du milieu périurbain

À l'intérieur des périmètres d'urbanisation

Critères de densité

- Pour les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et les axes structurants, voir la section « Polariser la croissance ».
- Pour les secteurs situés à l'extérieur des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants, les critères de densité moyenne sont les suivantes (densité nette en terme de logements par hectare) :

Agglomération de Québec :

Milieu périurbain 18

MRC de La Côte-de-Beaupré :

Beaupré 16

Boischatel 10

Château-Richer 10

L'Ange-Gardien 14

Sainte-Anne-de-Beaupré 12

Saint-Férréol-les-Neiges 13

Saint-Joachim 10

Saint-Tites-des-Caps 5

Ville de Lévis :

Milieu périurbain 15

MRC de La Jacques-Cartier :

Fossambault-sur-le-Lac 8

Lac Saint-Joseph 4,5

Lac-Beauport 7

Lac-Delage 9

Sainte-Brigitte-de-Laval 10

Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier 11

Saint-Gabriel-de-Valcartier 4,5

Shannon 4,5

Stoneham-et-Tewkesbury 8

MRC de L'île-d'Orléans :

Municipalités de L'île-d'Orléans 3,5

Ces critères de densité s'appliquent aux nouveaux développements ainsi qu'aux projets de consolidation (la définition de consolidation est énoncée au tableau 4 – section « Consolidation »).

Hiérarchie des densités :

La densification repose sur une hiérarchisation des densités à partir du noyau, tel qu'illustré au schéma 1. En marge du noyau, la hiérarchisation des densités est accompagnée de mesures permettant de respecter les caractéristiques du milieu, dont l'équilibre entre le bâti et la présence d'espaces naturels, et ce, selon des phases de développement circonscrites et identifiées par la MRC ou la municipalité.

Dans le cas où la densification participerait à une diminution des qualités intrinsèques du noyau, par exemple en présence d'un secteur patrimonial et historique, la densification pourra être délocalisée par rapport au noyau suivant une justification. Cette justification devra démontrer la relation du secteur densifié avec le noyau.

Critères de préservation du caractère distinct du milieu périurbain

Pour les nouveaux projets résidentiels :

- Un réaménagement du domaine public qui priorise des aménagements pour le transport actif et, le cas échéant, pour le transport collectif;
- Une architecture et une apparence extérieure des bâtiments qui contribuent à des milieux de vie de qualité;
- La présence d'espaces publics et d'espaces naturels qui participent au confort des clientèles;
- Des équipements d'éclairage qui s'intègrent au cadre bâti et au paysage;
- Des aménagements extérieurs qui contribuent à la qualité du milieu de vie;
- Des espaces de stationnement intégrés au site et qui minimisent la déstructuration de la relation entre le cadre bâti et l'espace public.

Pour les nouveaux lieux d'emplois :

- Voir les critères énoncés dans la section « Lieux d'emplois ».

TABLEAU 8 (SUITE)

À l'extérieur des périmètres d'urbanisation

Critères de densité

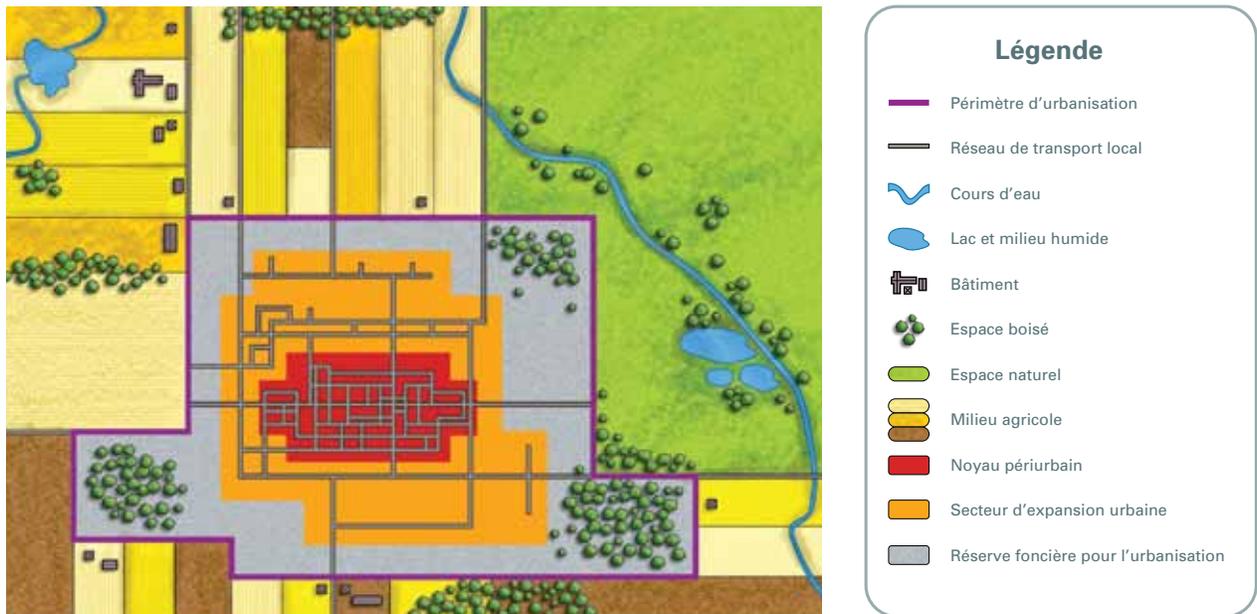
- Le développement ponctuel : une densité maximale 2 log./ha (densité nette);
- Le développement d'ensemble visant la préservation et la mise en valeur de 50 % et plus des espaces naturels : une densité maximale de 10 log./ha (densité nette);
- Le développement d'ensemble visant la préservation et la mise en valeur de 90 % et plus des espaces naturels : une densité maximale de 15 log./ha (densité nette).

Critères de préservation du caractère distinct du milieu périurbain

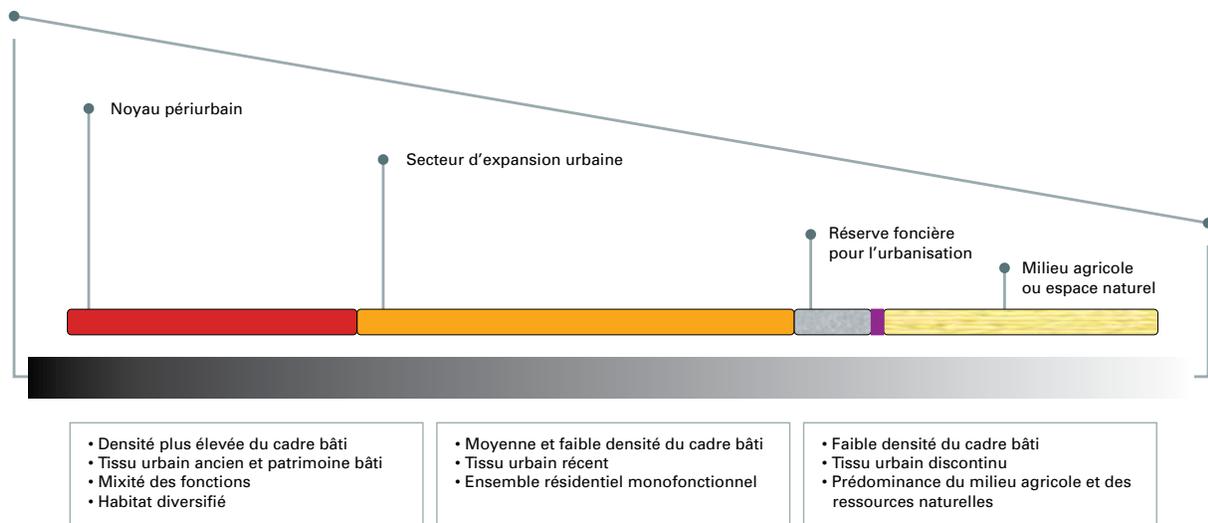
- Le développement ponctuel s'arrime au milieu naturel ou agricole.
- Le développement d'ensemble, soit des projets immobiliers visant la création de 5 lots et plus ou un développement sous forme de projet intégré visant l'implantation de 5 unités ou plus, fait l'objet d'une planification afin d'atténuer les impacts sur le milieu naturel ou agricole et de favoriser la préservation de ces espaces (par exemple, lotissement en grappe, l'approche du *Growing Greener*, etc.). Cette planification doit :
 - proposer, au sein des milieux naturels, un lotissement plus sensible sur le plan environnemental que les lotissements traditionnels;
 - limiter l'étalement du réseau routier;
 - privilégier un aménagement qui permet la préservation et la mise en valeur de 50 % et plus des espaces naturels;
 - assurer le maintien des superficies arbustives et arborescentes;
 - limiter la fragmentation du milieu naturel et des habitats fauniques;
 - préserver la biodiversité et les paysages naturels (sommets et flancs de montagne);
 - préserver la qualité des plans d'eau et limiter le ruissellement de surface;
 - intégrer les constructions au milieu naturel en respectant le couvert forestier et la topographie.
- Dans l'optique où le développement projeté inclut une fonction récréotouristique (hébergement, centre de santé, activités récréatives, etc.), les usages proposés ne doivent pas contribuer à délocaliser les fonctions commerciales et de services hors du centre. Idéalement, ces types de projets font l'objet d'un développement d'ensemble, même si moins de 5 lots sont créés.

ATTIRER MILIEUX DE VIE

SCHÉMA 1
Principe de la hiérarchisation des densités



Structuration de l'intensité du développement dans les milieux périurbains





ATTIRER LIEUX D'EMPLOIS

Stratégie métropolitaine no. 6

Attirer en accueillant la croissance dans des lieux d'emplois de qualité

Contexte d'intervention

Une région métropolitaine qui performe bien.

Au cours des dernières années, la région métropolitaine de Québec a connu une croissance économique supérieure à celle observée pour l'ensemble du Québec et dans plusieurs autres régions métropolitaines canadiennes. Cette tendance devrait se poursuivre et entraîner une demande importante pour de nouveaux espaces voués aux activités commerciales, industrielles ou de service.

Une demande en espace supérieure à l'offre.

Eu égard aux plus récentes estimations, il manquerait, d'ici 2031, près de 9 millions de m² de terrains industriels et près de 3,5 millions de pi² d'espaces commerciaux à bureaux uniquement pour combler les besoins des villes de Québec et de Lévis. Des besoins en espaces pourraient également émerger sur le territoire des MRC de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beaupré et de L'Île d'Orléans. Quant aux besoins en espaces commerciaux, les terrains disponibles ne seraient pas suffisants pour répondre à la croissance attendue des mégacentres et des établissements de nouveaux types tels les *Lifestylecenters*. Pour répondre à la demande en espaces industriels et commerciaux, il faudra soit consolider et densifier les espaces existants pour exploiter leur plein potentiel, soit ouvrir de nouveaux espaces.

Des espaces qui doivent répondre aux nouvelles considérations environnementales et qualitatives.

Si, en matière de développement économique, l'attractivité d'un territoire passe par une offre de terrains en quantité suffisante, il n'en demeure pas moins que ces terrains doivent également répondre aux aspirations des entreprises et commerces qui désirent s'y installer.

Conçues à l'origine pour offrir de grandes superficies à moindre coût, les zones industrielles doivent désormais répondre aux besoins de plus en plus diversifiés des entreprises qui s'y installent et qui œuvrent dans des créneaux de plus en plus spécialisés. Si certaines d'entre elles visent, avant tout, à offrir un environ-

nement de qualité à leurs employés, d'autres recherchent également une image de marque ou une signature distinctive leur permettant de se positionner. Il en est également ainsi pour certains commerces qui accordent une importance croissante à la qualité du cadre bâti et paysagé.

À l'échelle d'un territoire, la création d'une signature distinctive dans l'offre de terrains permet également de se démarquer des autres régions métropolitaines lorsqu'il s'agit d'attirer de nouvelles entreprises. De plus en plus, cette création passe par des aménagements de qualité et par la prise en compte de considérations environnementales qui agissent comme « vitrine » pour attirer la croissance.

Des lieux d'emplois peu ou pas intégrés aux réseaux de transport collectif et actif.

Au cours des dernières années, l'implantation des lieux d'emplois a été réalisée sans tenir compte de leur accessibilité en transport collectif ou actif et sans mesurer leurs effets sur la fluidité de la circulation. Les déplacements ainsi occasionnés viennent notamment augmenter les problèmes de congestion aux heures de pointe du matin et du soir.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 6.1 Prévoir, de façon réaliste, suffisamment d'espace pour répondre aux besoins de développement et permettre l'implantation d'une offre concurrentielle;
- 6.2 Planifier l'implantation des nouveaux lieux d'emplois dans l'optique de renforcer et de structurer le territoire métropolitain, de consolider les espaces existants, de promouvoir l'utilisation des transports collectif et actif et d'améliorer l'efficacité du transport des personnes et des marchandises;
- 6.3 Favoriser des aménagements de qualité qui répondent aux nouvelles préoccupations environnementales, sociales et économiques et qui distinguent la région métropolitaine de Québec.

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

- 6.1 Prend en considération, dans le cadre des demandes d'agrandissement des périmètres d'urbanisation la nécessité d'offrir des espaces suffisants pour accueillir la croissance des lieux d'emplois;
- 6.2 Établit, au tableau 9, les critères de localisation à prioriser pour les lieux d'emplois dans les milieux urbain et périurbain (approche ABC) dont l'objectif est de promouvoir la mobilité durable et la structuration du territoire;
- 6.3 Établit, au tableau 10, des critères d'aménagement des lieux d'emplois à prioriser en milieu urbain et périurbain afin de créer des espaces de qualité en fonction du contexte d'intervention et une image distinctive de la région métropolitaine.

Moyens et outils de mise en oeuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

- 6.1 Localise et caractérise les principaux lieux d'emplois en fonction du tableau 9 (approche ABC). La caractérisation des lieux d'emplois doit notamment inclure le potentiel de consolidation de ces lieux en nombre de mètres carrés de surface (pour une définition du terme consolidation, voir la section « consolidation ») ainsi qu'une description de la desserte en transport collectif et actif;
- 6.2 Hiérarchise les affectations reliées aux lieux d'emplois en fonction du tableau 9 pour les lieux d'emplois existants et projetés en incluant des mesures de densité d'occupation au sol (par exemple, une superficie de plancher minimale ou maximale). Une justification des secteurs d'expansion des lieux d'emplois en fonction du tableau 9 doit accompagner la hiérarchisation.

Dans le cas où les secteurs d'expansion ne correspondent pas aux critères de localisation énoncés tableau 9, les MRC et les municipalités devront démontrer les raisons pour lesquelles un secteur, situé à l'extérieur des localisations prioritaires, devrait accueillir cette expansion. Cette démonstration doit tenir compte des effets bénéfiques de la localisation proposée eu égard aux critères énoncés au PMAD (structure métropolitaine, arrimage avec le réseau de transport collectif et actif, impact sur le réseau routier, création d'un milieu de vie multifonctionnel et de qualité, gestion des nuisances, etc.). Les MRC et municipalités devront, en conséquence, compléter et adapter les critères de localisation à prioriser du tableau 9.

- 6.3 Identifie les mesures pour intégrer les critères d'aménagement des lieux d'emplois énoncés au tableau 10 dont l'objectif est de promouvoir des aménagements de qualité et une image distinctive de la région métropolitaine. Ces critères, qui devront être précisés dans une approche par PIIA, PAE ou suivant les principes du *Form-Based Code* énoncés à l'annexe 2, pourront être adaptés en fonction du type de lieu d'emplois visé;
- 6.4 Réfléchit à la possibilité d'introduire des principes d'aménagement et de construction pour des quartiers et des bâtiments durables pour les nouveaux lieux d'emploi d'envergure (voir les exemples énoncés au tableau 7 de la section « Des milieux de vies innovants et complets »). Minimale, les MRC et les municipalités doivent exiger une ou des mesures de compensation environnementale lorsque l'empreinte au sol est élevée, par exemple, pour bâtiment dont la superficie d'implantation au sol est de plus de 4 000 mètres carrés (à titre indicatif, des mesures relatives à la gestion des eaux de ruissellement, à l'aménagement d'un toit vert ou blanc peuvent être exigées).

Demande de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

- Que leur planification et leur intervention concourent au renforcement des stratégies, objectifs, moyens et critères spécifiés dans le PMAD.

ATTIRER LIEUX D'EMPLOIS

TABLEAU 9
Critères de localisation à prioriser pour les lieux d'emplois en milieu urbain et en milieu périurbain

Caractéristiques des lieux d'emplois projetés (cumulatives ou en fonction de la caractéristique dominante)			
Dépendance à l'automobile pour les déplacements des employés	Faible (déplacement pendulaire)	Moyenne	Élevée
Intensité de visiteurs ou clients	Visites quotidiennes importantes	Visites fréquentes	Visites sporadiques
Dépendance au transport de biens et marchandises	Faible	Moyenne	Élevée
Type de localisation à prioriser en milieu urbain			
	Site A	Site B	Site C
Exemples d'usages (à titre indicatif uniquement)	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce de services • Commerce de petite et moyenne surface • Commerce de proximité • Édifices à bureaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce de grande surface • Commerce de gros • Centre de recherche • Industrie légère 	<ul style="list-style-type: none"> • Activité d'entreposage • Activité liée à la construction • Industrie lourde (manufacture, etc.)
Accessibilité	Très accessible en transport collectif (moyenne et haute fréquences) et actif.	Desserte acceptable en transport collectif (moyenne et haute fréquences) et actif. Bonne desserte par le réseau routier.	Peu ou pas desservi en transport collectif (moyenne et haute fréquences) et actif. Bonne desserte par le réseau routier.
Critères de distance	Être à moins de 10 minutes de marche d'un arrêt de transport collectif.	Être à moins de 20 minutes de marche d'un arrêt de transport collectif.	Être à plus de 20 minutes de marche d'un arrêt de transport collectif.
Localisation à prioriser	Pôle de types 1 et 2 Axe de types 1 et 2	Pôles de type 2 et 3 Axe de type 2	Réseau de transport des marchandises.
Type de localisation à prioriser en milieu périurbain			
	Site A	Site B	Site C
Exemples d'usages (à titre indicatif uniquement)	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce de services • Commerce de proximité 	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce de petite et moyenne surface • Édifices à bureaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Activité d'entreposage • Activité liée à la construction • Industrie légère • Industrie lourde (manufacture, etc.)
Accessibilité	Accessible en transport actif.	Desserte acceptable en transport collectif et actif. Bonne desserte par le réseau routier.	Peu ou pas desservi en transport collectif et actif. Bonne desserte par le réseau routier.
Localisation à prioriser	Noyau périurbain	Pôle de type 4 Axe de type 3	Réseau transport des marchandises.

Source : Tableau inspiré de l'article de Nicolas Fontaine, « Conjuguer aménagement et mobilité : ABC, un outil d'aide à la décision territoriale », revue Urbanité, p.39-40, été 2010 (lequel article fait référence aux travaux de Martens et Griethuysens (1999), Roussel et Theys (1999).

TABLEAU 10
Critères d'aménagement des lieux d'emplois

Objectif : promouvoir des aménagements de qualité et une image distinctive de la région métropolitaine.

Pour le domaine public :

- Un réaménagement du domaine public qui priorise des aménagements pour le transport actif;
- La présence d'espaces publics qui participent au confort des clientèles et au dynamisme du lieu d'emploi par des équipements d'éclairage, du mobilier urbain, des composantes minérales et végétales des lieux, etc.
- Des réseaux d'utilité publique qui s'intègrent au paysage, par exemple, par la favorisation de réseaux souterrains, en arrière lot ou par l'intégration des structures;

Pour le domaine privé :

- Une architecture et une apparence extérieure des bâtiments qui contribuent à des espaces de qualités;
- Des ouvertures de façade qui contribuent à l'animation de la rue et au dynamisme du secteur, notamment au niveau des rez-de-chaussée;
- Un affichage adapté aux usagers de par ses dimensions et sa hauteur;
- Des équipements d'éclairage qui s'intègrent au cadre bâti et au paysage;
- Des aménagements extérieurs qui contribuent à la qualité du lieu d'emploi;
- Des espaces de stationnement, de chargement et de déchargement intégrés au site et qui minimisent la déstructuration de la relation entre le cadre bâti et l'espace public;
- Des aires d'entreposage non visibles et faisant l'objet d'un aménagement particulier (plantations, clôture, etc.) notamment le long du réseau routier supérieur;
- La gradation des fonctions tient compte de la compatibilité de l'usage avec les zones contiguës, notamment en présence d'usages sensibles (résidentiel, institutionnel, parcs, etc.) et intègre l'aménagement de zones tampons et d'espaces verts proportionnels à la sensibilité du milieu d'insertion.



Source : Denis Legendre 2010

ATTIRER ACTIVITÉS AGRICOLES

Stratégie métropolitaine no. 7

Attirer en mettant l'agriculture « au cœur » de notre qualité de vie

Contexte d'intervention

Un secteur d'emplois tout aussi important que celui de l'administration publique.

La zone agricole délimitée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* représente près de 28 % du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, soit un peu plus de 94 000 hectares. Cette zone reste boisée sur plus de 50 % de sa superficie.

Selon les dernières données disponibles⁶, les activités agricoles reliées aux 680 fermes du territoire fournissent de l'emploi à un peu plus de 2 800 personnes. Toutefois, si l'on prend en compte l'ensemble de la chaîne alimentaire (exploitants agricoles, transformation des aliments, grossistes alimentaires, magasins d'alimentation et restauration), c'est près de 50 000 emplois qui sont associés au secteur agroalimentaire sur l'ensemble du territoire de la Communauté, soit 12,4 % des emplois totaux. Ce pourcentage est quasi similaire à celui relatif aux emplois dans le secteur de l'administration publique. En 2007, le revenu des exploitations agricoles sur le territoire s'élevait à 114 millions de dollars⁷.

Une agriculture influencée par le contexte urbain et périurbain du territoire.

Le caractère urbain et périurbain de la région métropolitaine de Québec influence le type de production agricole, mais également la structure d'emploi des producteurs. L'agriculture présente sur le territoire de la Communauté est davantage axée sur la production maraîchère nécessitant une main-d'œuvre à temps partiel importante. Un bassin de population de près de 750 000 personnes est, à cet égard, particulièrement profitable. Les productions sollicitant des investissements financiers importants (serres, pépinières, production avicole, etc.) sont également très présentes.

Par ailleurs, il est à noter qu'en raison de la proximité du développement urbain, certains secteurs de la zone agricole permanente sont soumis à des pressions qui se traduisent, en fonction du contexte, par leur transformation au profit de nouveaux quartiers résidentiels ou par la présence de territoire en friche.

Un rapprochement entre les consommateurs et les producteurs de plus en plus valorisé.

De plus en plus, les consommateurs recherchent un contact direct avec les agriculteurs. L'achalandage des marchés publics augmente, les visites et les ventes à la ferme se multiplient de même que les contrats d'approvisionnement avec un agriculteur afin d'obtenir un panier hebdomadaire de légumes et de fruits frais. Sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, on compte plus de 100 établissements offrant des activités d'agrotourisme⁸ et plusieurs circuits ou regroupements d'entreprises agrotouristiques se sont mis en place.

Des enjeux environnementaux à prendre en compte.

Le territoire agricole constitue un patrimoine collectif contribuant à la qualité de notre environnement et de nos paysages. Par ailleurs, les consommateurs sont de plus en plus attentifs à leur alimentation et ont des exigences élevées eu égard à la qualité des aliments produits. Ils désirent une agriculture durable respectueuse de l'environnement et de leur santé. Les consommateurs recherchent également des produits agricoles locaux en raison des impacts environnementaux importants associés, entre autres, au transport des aliments.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 7.1 Maintenir la pérennité du territoire et des activités agricoles à des fins économiques et alimentaires;
- 7.2 Assurer une occupation dynamique du territoire en reconnaissant la multifonctionnalité de l'agriculture et en rapprochant les consommateurs des producteurs;
- 7.3 Encourager le développement d'une agriculture éco-responsable reposant sur une utilisation judicieuse des ressources naturelles et contribuant au maintien des paysages agricoles.

6. Statistique Canada, Registre des entreprises, 2005, et Recensement de la population, 2006.

7. Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, Fiche d'enregistrement des exploitations agricoles, 2007.

8. Membres de l'Association de l'Agrotourisme et du Tourisme Gourmand (anciennement AgriCotours).

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

- 7.1 Se donne, au tableau 11, un énoncé de vision d'ensemble du territoire et des activités agricoles;
- 7.2 Identifie, à la carte 8, la zone agricole délimitée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*;
- 7.3 Limite l'expansion urbaine et périurbaine par l'établissement de critères encadrant l'agrandissement des périmètres d'urbanisation (voir la section « Consommation de l'espace »);
- 7.4 Limite la pression sur le milieu agricole en énonçant des critères de préservation du caractère distinct du milieu périurbain (voir, tableau 8, section « Milieux de vie »);
- 7.5 Reconnaît les paysages agricoles métropolitains par l'établissement d'objectifs, de moyens et de critères (voir les sections « Paysage » et « Fleuve Saint-Laurent »);
- 7.6 Préconise une gestion de la zone agricole allant dans le sens du RCI 2003-10 applicable au territoire de la Ville de Lévis et à l'agglomération de Québec pour assurer la coexistence harmonieuse des usages agricoles et non agricoles et la protection des prises d'eau potable, du milieu riverain et du couvert forestier;
- 7.7 Évalue la possibilité d'élargir le champ d'application du RCI 2003-10 considérant les enjeux relatifs à la coexistence harmonieuse des usages agricoles et non agricoles et à la protection des prises d'eau potable, du milieu riverain et du couvert forestier.

Moyens et outils de mise en oeuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

- 7.1 S'approprie l'énoncé de vision d'ensemble du territoire et des activités agricoles inscrit au tableau 11;
- 7.2 Reconduit la zone agricole identifiée à la carte 8;
- 7.3 Priorise les usages agricoles à l'intérieur de la zone agricole tout en encourageant une occupation dynamique du territoire agricole et, le cas échéant, de permettre le développement de certaines activités complémentaires et connexes à l'agriculture (points de vente, activités d'éducation et d'interprétation à la ferme, activités de transformation compatibles, etc.) lorsque ces activités ne nuisent pas aux activités agricoles;
- 7.4 Prévoit des mesures pour soutenir les activités agricoles locales et régionales dans l'éventualité d'une exclusion de la zone agricole. À titre d'exemples, des mesures peuvent être mises en place pour soutenir les marchés publics, favoriser la remise en culture des terres en friches, développer des jardins communautaires, etc.
- 7.5 Réfléchit à la possibilité :
 - o d'adapter les paramètres pour la détermination des distances séparatrices en regard des inconvénients causés par les odeurs inhérentes à certaines activités agricoles aux particularités du milieu;
 - o d'utiliser, le cas échéant, les techniques de zonage des productions agricoles et de contingentement des élevages porcins;
 - o d'imposer, aux endroits critiques à l'intérieur de la zone blanche, des distances d'éloignement de la zone agricole aux fins de diminuer les pressions urbaines et périurbaines (bande tampon, zone de transition, etc.);
 - o d'introduire des dispositions réglementaires encourageant ou facilitant l'agriculture urbaine (jardins communautaires, culture sur les toits, etc.);
 - o de dresser un inventaire des terrains publics pouvant être utilisés à des fins d'agriculture urbaine sur leur territoire.

ATTIRER ACTIVITÉS AGRICOLES

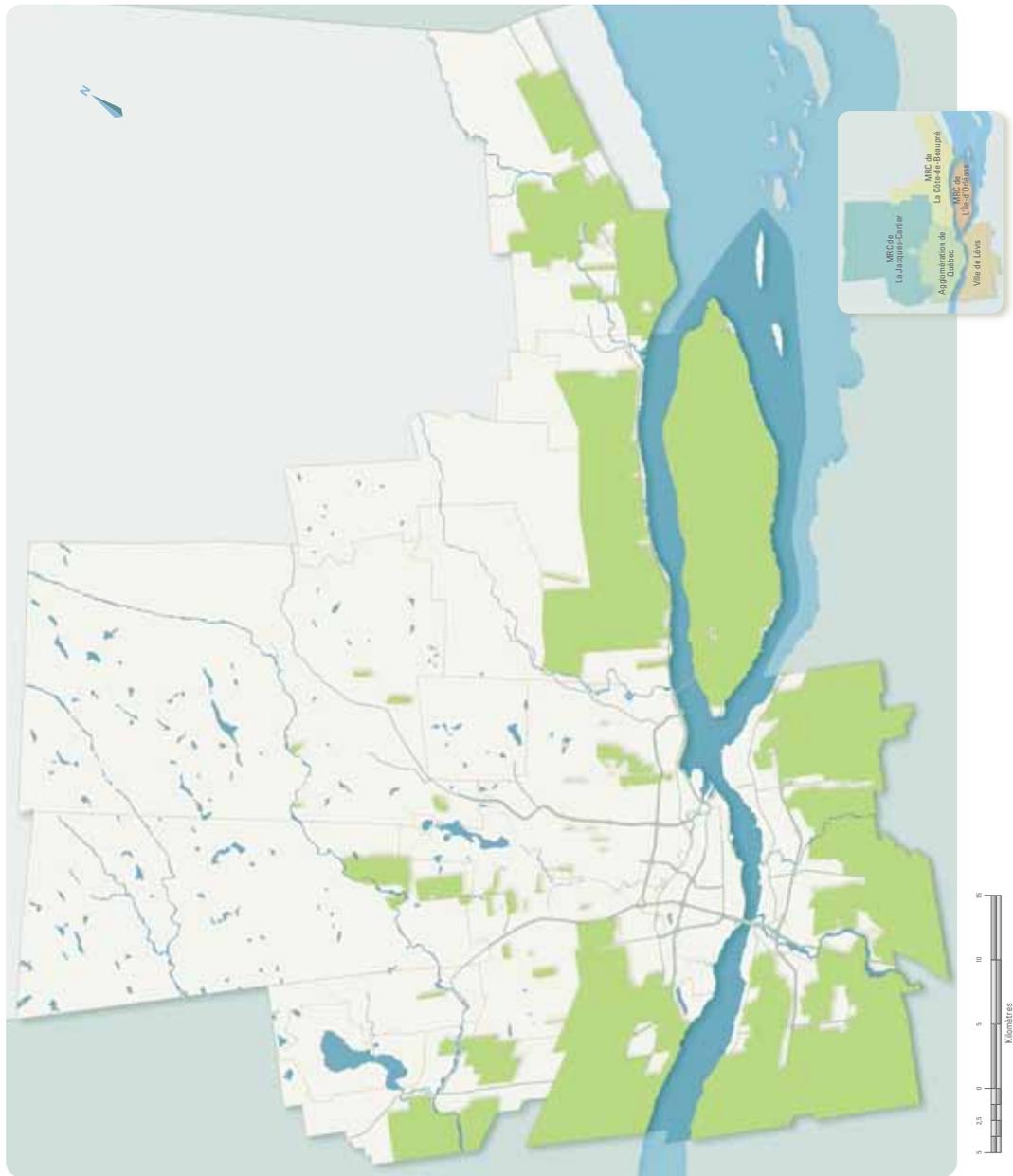
Demandes de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

- Que des mesures incitatives soient mises en place pour encourager la relève agricole et le soutien des productions non contingentées ainsi que l'utilisation optimale des terres agricoles en friche ou sous-exploitées;
- Qu'une réflexion soit entamée sur la nécessité de mettre en place un Plan de développement de la zone agricole (PDZA) à l'échelle métropolitaine ou plusieurs plans à l'échelle des cinq composantes géographiques de la Communauté;
- Que les pratiques agricoles durables permettant de réduire l'utilisation de produits chimiques, de valoriser les eaux pluviales et les résidus organiques, d'accroître l'efficacité énergétique et de contribuer à la santé des écosystèmes soient encouragées;
- Que des mesures visant à faire connaître les produits du territoire et à rapprocher les producteurs des consommateurs (soutien au développement des marchés publics, à la vente directe à la ferme, à l'achat de paniers de fruits et légumes frais auprès des agriculteurs, etc.) soient mises en place;
- Qu'ils réfléchissent à l'opportunité de favoriser les pratiques de l'agriculture à temps partiel en zone agricole dans le but de soutenir l'occupation dynamique de la zone agricole;
- Qu'ils participent à l'acquisition des connaissances de la zone agricole pour permettre l'adaptation des pratiques et des fonctions de la zone agricole;
- Qu'ils soutiennent la multifonctionnalité de l'agriculture en mettant en place des incitatifs financiers ou réglementaires.



ATTIRER ACTIVITÉS AGRICOLES

CARTE 8 : La zone agricole délimitée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles



PROJET DE PMAD

La zone agricole délimitée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles

- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
 - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisé)
 - Municipalités
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Route nationale et régionale
- Zone agricole**
- Zone agricole et inclusion

ATTIRER ACTIVITÉS AGRICOLES

TABLEAU 11
Énoncé d'une vision d'ensemble du territoire et des activités agricoles

L'agriculture remplit différentes fonctions.

D'une part, l'agriculture remplit une fonction économique en produisant des biens alimentaires et en offrant, dans certains cas, des activités de découverte du terroir et du monde rural appréciées par la population locale et les touristes.

D'autre part, l'agriculture contribue à la viabilité et au dynamisme du tissu social de la région métropolitaine, participe à la sécurité alimentaire et transmet un héritage culturel qui profite aussi bien à la population des milieux urbains qu'à la population des milieux périurbains.

Enfin, le territoire agricole permet, dans bien des cas, de préserver des habitats naturels et de réguler le climat dans un contexte marqué, notamment, par l'apparition d'îlots de chaleur dans les milieux plus urbanisés. De plus, les activités agricoles permettent de consommer des produits locaux et d'éviter ainsi une certaine quantité d'émission de gaz à effet de serre liée au transport des marchandises en provenance d'autres régions.

En mettant l'agriculture au cœur de notre qualité de vie, les élus de la Communauté métropolitaine de Québec reconnaissent les retombées économiques, sociales et environnementales associées au territoire et aux activités agricoles et souhaitent que leurs interventions en matière d'aménagement et de développement contribuent à les mettre en valeur. Trois défis interpellent plus spécifiquement les élus de la Communauté :

- un défi économique, soit comment faire en sorte que les activités agricoles se maintiennent et se développent en fonction des intérêts des consommateurs locaux, des marchés extérieurs à la région métropolitaine et du potentiel agrotouristique;
- un défi de société, soit comment faire pour limiter les pressions exercées par l'urbanisation sur le territoire agricole, pour préserver les paysages agricoles, pour rapprocher les consommateurs des producteurs et pour favoriser les activités de découverte et d'éducation du milieu agricole;
- un défi environnemental, soit comment favoriser le développement d'une agriculture répondant aux principes du développement durable.





ATTIRER ESPACES PATRIMONIAUX, NATURELS ET RÉCRÉOTOURISTIQUES

Stratégie métropolitaine no. 8

Attirer en misant sur la qualité de nos espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques

Contexte d'intervention

Des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques d'une grande valeur.

L'attractivité de la région métropolitaine de Québec repose, en grande partie, sur la présence de nombreux espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques. Ceux-ci contribuent à la qualité de vie de la population et à l'activité économique du territoire. Ces espaces constituent notamment un produit d'appel supportant l'industrie touristique dont les retombées s'élèvent à plus de 1 milliard de dollars et à près de 30 000 emplois⁹. Par ailleurs, en plus d'être une vitrine à l'échelle nationale et internationale, ces espaces sont source d'identité et de fierté.

Des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques convoités et insuffisamment protégés.

Si une partie des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques est protégée et reconnue, il n'en demeure pas moins que plusieurs autres espaces restent peu valorisés, voire menacés, étant donné l'absence de reconnaissance ou de mesures d'aménagement adéquates. Or, certains de ces espaces, situés en milieu urbain ou périurbain, peuvent constituer des opportunités à saisir pour maintenir la qualité de vie, valoriser certains milieux et soutenir la biodiversité.

En ce qui a trait à la protection et à la mise en valeur des espaces et bâtiments patrimoniaux, le Québec est actuellement à une période charnière. L'actuelle *Loi sur les biens culturels* sera prochainement remplacée par la *Loi sur le patrimoine culturel* ce qui pourrait entraîner des adaptations au *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*.

Des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques à lier et à valoriser.

Historiquement, les espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques ont souvent fait l'objet d'une planification isolée, espace par espace. Aujourd'hui, il apparaît opportun de les positionner au cœur des milieux de vie et de favoriser leur accessibilité pour l'ensemble de la population. Afin de profiter pleine-

ment de leur impact structurant sur le territoire et sur l'attractivité de la région, des mesures auraient avantage à être mises en place de manière à créer un véritable réseau métropolitain.

Des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques inégalement répartis sur le territoire.

Des raisons historiques et géographiques expliquent la répartition inégale des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.

Il en est notamment ainsi pour les espaces naturels constituant des aires protégées au sens de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*. Si, globalement, le territoire de la Communauté a dépassé la cible du 12 % que le gouvernement du Québec s'est donnée pour rejoindre les plus hauts standards internationaux, certains secteurs plus urbanisés demeurent très au-dessous de cette cible.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 8.1 Créer, à l'échelle métropolitaine, un réseau vert, bleu et blanc¹⁰ intégré afin de tirer profit de ses retombées sur les milieux de vie et l'impact structurant de ses composantes;
- 8.2 Accroître la desserte du réseau vert, bleu et blanc par les transports collectifs et actifs;
- 8.3 Protéger et mettre en valeur les espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain;
- 8.4 Augmenter la superficie des espaces naturels protégés et contribuer à leur préservation en vue d'assurer le maintien de la biodiversité.

9. Office du tourisme de Québec (2009). Il est à noter que ces données couvrent un territoire différent de celui de la Communauté métropolitaine de Québec.

10. Le vert fait notamment référence aux espaces naturels d'intérêt métropolitain, aux concentrations récréotouristiques et au réseau cyclable métropolitain, le bleu au fleuve, aux plans d'eau et aux parcours de canot et kayak, et le blanc aux sentiers de motoneige provinciaux et régionaux (voir carte numéro 11).

ATTIRER

ESPACES PATRIMONIAUX, NATURELS ET RÉCRÉOTOURISTIQUES

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

- 8.1 Identifie les espaces et bâtiments patrimoniaux protégés en vertu de la *Loi sur les biens culturels* et les sites historiques nationaux sous juridiction fédérale d'intérêt métropolitain à la carte 9;
- 8.2 Identifie les bâtiments et axes anciens à la carte 10;
- 8.3 Détermine, au tableau 12, les critères de protection et de mise en valeur à accorder aux espaces et aux bâtiments patrimoniaux d'intérêt métropolitain en fonction des niveaux de protection;
- 8.4 Identifie, à la carte 11 et au tableau 13, le réseau vert, bleu et blanc d'intérêt métropolitain dont les composantes sont les concentrations, les corridors et les espaces naturels et récréotouristiques;
- 8.5 Détermine, au tableau 14, les critères de protection et de mise en valeur à accorder aux corridors et aux espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain en fonction des niveaux de protection;
- 8.6 Prévoit, au tableau 15, des critères de préservation pour les usages récréotouristiques faisant partie des concentrations identifiées à la carte 11;
- 8.7 Prévoit, au tableau 15, des critères de préservation des espaces boisés viables et de qualité d'une superficie de 5 hectares et plus à l'intérieur des périmètres d'urbanisation considérant que ceux-ci font partie intégrante des espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain.

Moyens et outils de mise en oeuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

- 8.1 Reconduit les espaces et les bâtiments patrimoniaux protégés en vertu de la *Loi sur les biens culturels* et les sites historiques nationaux sous juridiction fédérale d'intérêt métropolitain à la carte 9;
- 8.2 Spécifie, suivant une caractérisation, les bâtiments et les axes anciens parmi ceux identifiés à la carte 10, ceux nécessitant une protection en fonction du tableau 12;
- 8.3 Spécifie, pour les espaces, les bâtiments et les axes anciens identifiés ci-haut (moyens 8.1 et 8.2), les mesures répondant aux critères de protection et de mise en valeur en fonction énoncés en fonction des niveaux de protection présentés au tableau 12;
- 8.4 Évalue la possibilité d'identifier les bâtiments et les ensembles de bâtiments représentatifs de l'occupation récente du territoire devant être protégés ou mis en valeur sur leur territoire en fonction des niveaux métropolitains proposés;
- 8.5 Reconduit le réseau vert, bleu et blanc identifié à titre d'intérêt métropolitain à la carte 11 et au tableau 13;
- 8.6 Identifie tout espace naturel et récréotouristique d'intérêt régional ou local qui contribue au renforcement des espaces métropolitains et qui nécessite un niveau de protection et de mise en valeur en fonction du tableau 14;
- 8.7 Spécifie, pour les corridors et les espaces naturels et récréotouristiques identifiés, les mesures répondant aux critères de protection et de mise en valeur énoncés en fonction des niveaux de protection présentés au tableau 14;
- 8.8 Prévoit des affectations et des mesures pour protéger les usages récréotouristiques faisant partie des concentrations identifiées à la carte 11. Advenant leur conversion, les MRC et les municipalités devront identifier les mesures pour atteindre les critères de préservation identifiés au tableau 15;
- 8.9 Prévoit des mesures pour protéger les espaces boisés viables et de qualité d'une superficie de 5 hectares et plus à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, par exemple par une affectation ou un statut d'élément d'intérêt. Advenant leur conversion, les MRC et les municipalités devront identifier les mesures pour atteindre les critères de préservation identifiés au tableau 15.

ATTIRER ESPACES PATRIMONIAUX, NATURELS ET RÉCRÉOTOURISTIQUES

Demandes de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

- Qu'ils contribuent à la protection des espaces et bâtiments patrimoniaux en vertu de la *Loi sur les biens culturels*;
- Qu'ils mettent en place des mesures de sensibilisation et d'information aux propriétaires pour la protection et la mise en valeur des espaces et bâtiments patrimoniaux;
- Qu'ils identifient les moyens à mettre en place pour augmenter le nombre d'aires protégées sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, notamment au sein des composantes géographiques ayant moins de 12 % d'aires protégées. Cet objectif étant difficilement atteignable en milieu fortement urbanisé, d'autres moyens d'action ayant pour but de préserver la biodiversité pourraient également être identifiés;
- Qu'ils complètent l'identification des espaces naturels, patrimoniaux et récréotouristiques d'intérêt métropolitain ne bénéficiant d'aucun statut de protection;
- Qu'ils maintiennent et développent les corridors récréatifs existants dont :
 - le sentier pédestre national qui s'étend de la MRC de La Jacques-Cartier jusque dans Charlevoix en passant par la Côte-de-Beaupré;
 - les sentiers des Caps, dans le TNO de Sault-au-Cochon;
 - le réseau provincial et régional de sentiers de motoneige;
 - le réseau provincial de sentiers de quad;
 - les tronçons de la Route bleue (Sentier maritime du Saint-Laurent) faisant partie du territoire de la Communauté et les parcours de canot et kayak sur les rivières Jacques-Cartier, Montmorency, Sainte-Anne-du-Nord et Beaurivage.
- Qu'ils maintiennent et développent les accès aux plans d'eau suivants :
 - les rivières Jacques-Cartier, Cap-Rouge, Saint-Charles, Duberger, Montmorency, Sainte-Anne-du-Nord, Chaudière, Beaurivage et Etchemin;
 - les lacs Saint-Joseph, Saint-Charles, Beauport, Delage et Saint-Tite.
- Qu'ils identifient les opportunités pour parachever les corridors récréatifs dont, prioritairement :
 - le raccordement entre le corridor des Cheminots et le corridor du Littoral;
 - la liaison (via les ponts ou par une traverse) du corridor du Littoral et du Parcours des Anses;
 - la liaison du corridor du Littoral et du Circuit Félix-Leclerc;
 - la liaison entre les sentiers pédestres de La Jacques-Cartier avec ceux du TNO de Sault-au-Cochon;
 - la liaison entre le chemin de La Liseuse et la Vélopite Jacques-Cartier/Portneuf.
- Qu'ils mettent en place des mesures de gestion et d'entretien éco-responsable des espaces publics.

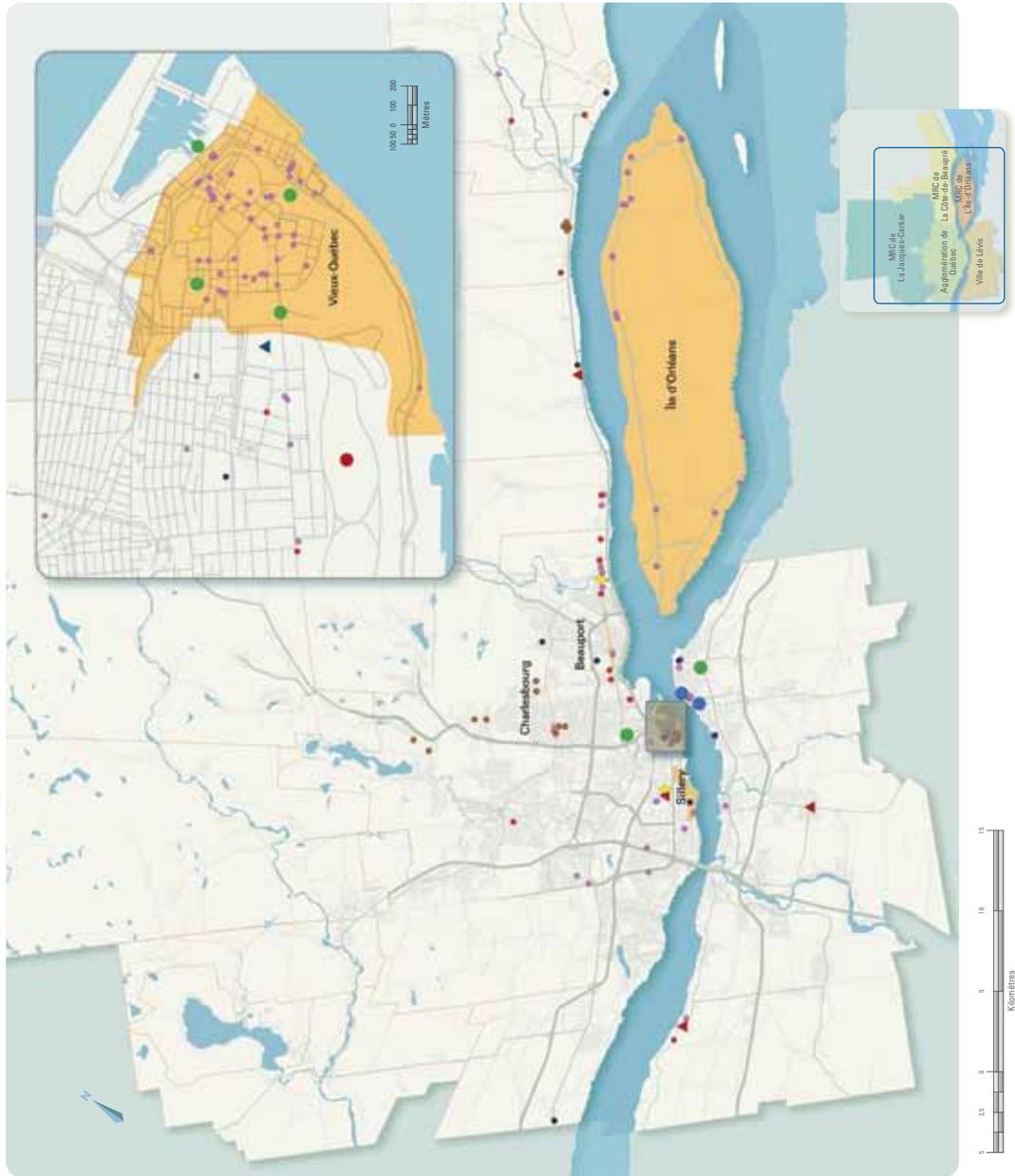
Plus particulièrement, des représentations seront faites auprès du gouvernement pour :

- Qu'il appuie les initiatives et choix métropolitains, notamment sur le plan financier.



ATTIRER ESPACES PATRIMONIAUX, NATURELS ET RÉCRÉOTOURISTIQUES

CARTE 9 : Les éléments patrimoniaux protégés en vertu de la Loi sur les biens culturels ainsi que les sites patrimoniaux sous juridiction fédérale



PROJET DE PMAD

Les éléments patrimoniaux protégés en vertu de la Loi sur les biens culturels ainsi que les sites patrimoniaux sous juridiction fédérale

- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
 - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisé)
 - Municipalité
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Route nationale et régionale
 - Local

Éléments patrimoniaux protégés en vertu de la Loi sur les biens culturels

- Arrondissement historique
- Bâtiment cité
- Monument, lieu ou site historique classé
- Monument, lieu ou site historique classé avec aire de protection
- Monument, lieu ou site historique reconnu
- Site du patrimoine
- Site historique national
- Site historique classé

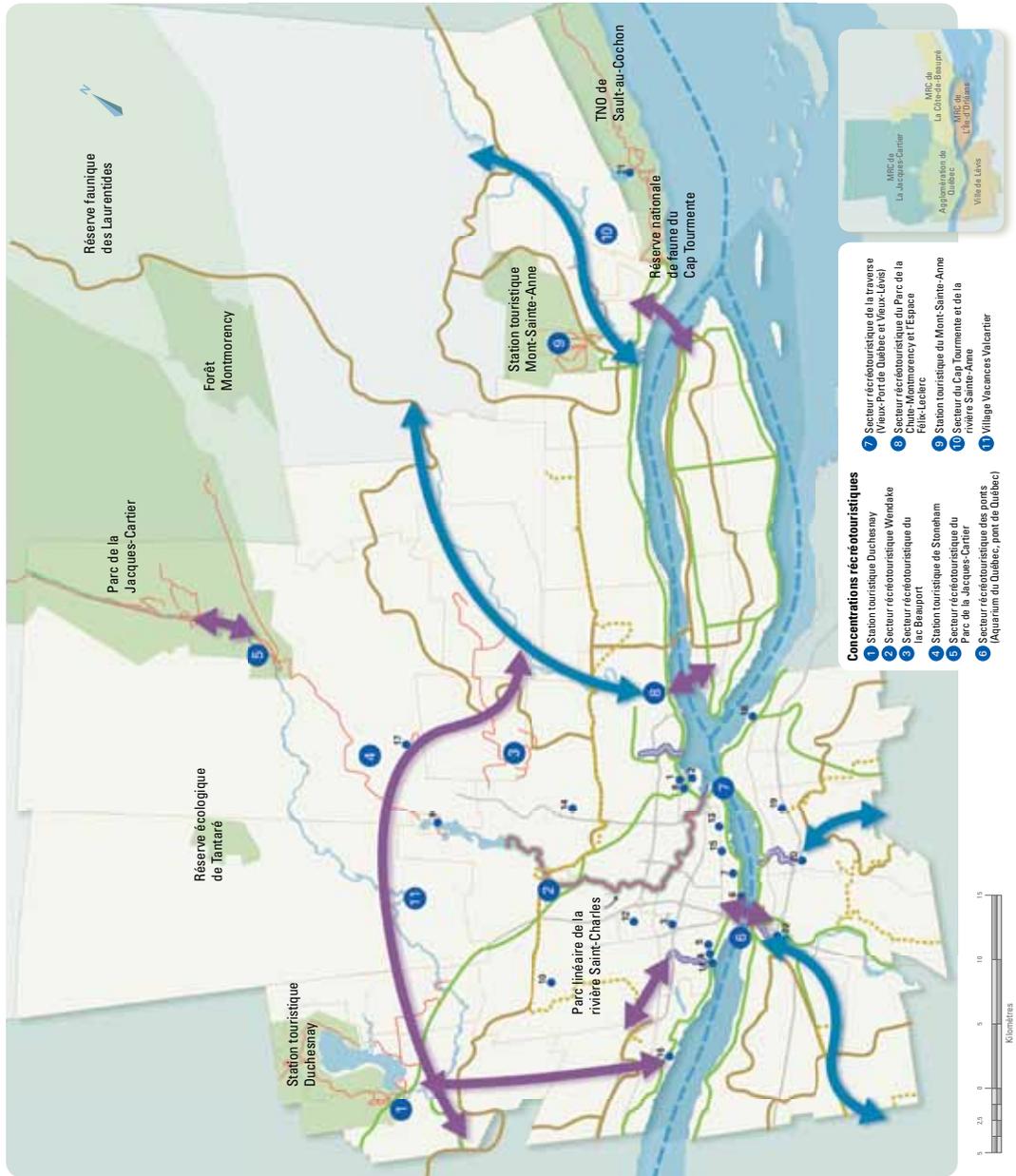
Éléments patrimoniaux protégés sous juridiction fédérale

- Lieu historique national administré par Parcs Canada
- Lieu historique national administré par des tiers
- Lieu historique national administré par la Commission des champs de bataille nationaux

ATTIRER

ESPACES PATRIMONIAUX, NATURELS ET RÉCRÉOTOURISTIQUES

CARTE 11 : Le réseau vert, bleu et blanc métropolitain



- Concentrations récréotouristiques**
- 1 Station touristique Duchesnay
 - 2 Secteur récréotouristique Wendake
 - 3 Secteur récréotouristique du Parc de la Jacques-Cartier
 - 4 Station touristique de Ste-Anne
 - 5 Secteur récréotouristique du Parc de la Jacques-Cartier
 - 6 Parc de la Jacques-Cartier
 - 7 Parc de la Jacques-Cartier
 - 8 Parc de la Jacques-Cartier
 - 9 Parc de la Jacques-Cartier
 - 10 Parc de la Jacques-Cartier
 - 11 Parc de la Jacques-Cartier
 - 12 Parc de la Jacques-Cartier
 - 13 Parc de la Jacques-Cartier
 - 14 Parc de la Jacques-Cartier
 - 15 Parc de la Jacques-Cartier
 - 16 Parc de la Jacques-Cartier
 - 17 Parc de la Jacques-Cartier
 - 18 Parc de la Jacques-Cartier
 - 19 Parc de la Jacques-Cartier
 - 20 Parc de la Jacques-Cartier
 - 21 Parc de la Jacques-Cartier
 - 22 Parc de la Jacques-Cartier

- Secteurs récréotouristiques de la traversée (Vieux-Port de Québec et Vieux-Lévis)**
- 1 Village Vacances Valcartier
 - 2 Station touristique du Mont-Sainte-Anne
 - 3 Parc de la Jacques-Cartier
 - 4 Parc de la Jacques-Cartier
 - 5 Parc de la Jacques-Cartier
 - 6 Parc de la Jacques-Cartier
 - 7 Parc de la Jacques-Cartier
 - 8 Parc de la Jacques-Cartier
 - 9 Parc de la Jacques-Cartier
 - 10 Parc de la Jacques-Cartier
 - 11 Parc de la Jacques-Cartier
 - 12 Parc de la Jacques-Cartier
 - 13 Parc de la Jacques-Cartier
 - 14 Parc de la Jacques-Cartier
 - 15 Parc de la Jacques-Cartier
 - 16 Parc de la Jacques-Cartier
 - 17 Parc de la Jacques-Cartier
 - 18 Parc de la Jacques-Cartier
 - 19 Parc de la Jacques-Cartier
 - 20 Parc de la Jacques-Cartier
 - 21 Parc de la Jacques-Cartier
 - 22 Parc de la Jacques-Cartier



PROJET DE PMAD

Le réseau vert, bleu et blanc métropolitain

- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisés)
 - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisés)
 - Municipalité

Réseau routier

- Autoroute
- Route nationale et régionale

Voies récréatives existantes

- Réseau bleu métropolitain
- Route bleu
- Couloir riverain
- Réseau cyclable métropolitain
- Sentier pédestre
- Sentier de quai provincial
- Sentier de motoneige provincial ou régional

Lien prioritaire à réaliser ou à consolider

- Réseau bleu
- Réseau pédestre / cyclable

Sites récréatifs, de loisir et culturels

1. Adoretum
2. Base de Beauport
3. Base de plein air de Sainte-Foy
4. Base de Marly
5. Base des Compagnons
6. Base Tequenday (Irving)
7. Domaine Cataract
8. Domaine de Mazaréts
9. Marais du Nord
10. Mont Bélar
11. Parc Cartier-Boherval
12. Parc de la Rivière (rivière, Lorette)
13. Parc des Champs-de-Bataille
14. Parc des Moulins
15. Parc du Bois-de-Coulonge
16. Parc du Haut-Fond
17. Parc du mont Wright
18. Parc régional de la Pointe de la Martinière (Boisé Dorval)
19. Parc régional des Écarts (Boisé Dorval)
20. Parc de la Rivière-Echemin
21. Centre des Caps de Chaudière
22. Parc des Chutes-de-la-Chaudière



ATTIRER ESPACES PATRIMONIAUX, NATURELS ET RÉCRÉOTOURISTIQUES

TABLEAU 12

Critères de protection et de mise en valeur des espaces et bâtiments patrimoniaux en fonction des niveaux de protection

Niveaux de protection	Espaces visés (cartes 9 et 10)	Critères
Protection élevée	<ul style="list-style-type: none"> • Bien culturel classé ou reconnu en vertu de la <i>Loi sur les biens culturels</i>, ainsi que son aire de protection, le cas échéant; • Arrondissement historique ou naturel décrété en vertu de la <i>Loi sur les biens culturels</i>; • Sites historiques nationaux sous juridiction fédérale. 	<p>Pour la protection :</p> <ul style="list-style-type: none"> • gestion des demandes d'autorisation par objectifs et critères pour la préservation des caractéristiques originales du site et la conservation des caractéristiques d'origine; • identification par une affectation particulière, si possible. <p>Pour la mise en valeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • protection des percées visuelles sur les bâtiments classés ou reconnus et à partir de ces bâtiments sur les éléments présentant un intérêt d'ordre esthétique ou historique; • intégration de l'affichage au bâti traditionnel et au paysage environnant; • intégration paysagère des réseaux aériens, par exemple, par la favorisation de réseaux souterrains, en arrière lot ou par l'intégration des structures.
Protection intermédiaire	<ul style="list-style-type: none"> • Monument historique cité par une municipalité en vertu de la <i>Loi sur les biens culturels</i>; • Site du patrimoine constitué par une municipalité en vertu de la <i>Loi sur les biens culturels</i>; • Concentration de bâtiments dont les caractéristiques de la majorité et du milieu ont été préservées; • Parcours ancien ayant conservé ses caractéristiques d'ensemble; • Bâtiment isolé dont l'intégrité a été maintenue au fil du temps; • Ensemble de bâtiments dont l'intégrité a été maintenue au fil du temps; • Site ou bâtiment identitaire pour la population. 	<p>Pour la protection :</p> <ul style="list-style-type: none"> • gestion des demandes d'autorisation par objectifs et critères pour la préservation des caractéristiques originales du site et la conservation des caractéristiques d'origine; • identification par une affectation particulière, si possible. <p>Pour la mise en valeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • intégration de l'affichage au bâti traditionnel et au paysage environnant; • intégration paysagère des réseaux aériens, par exemple, par la favorisation de réseaux souterrains, en arrière lot ou par l'intégration des structures.
Protection minimale	<ul style="list-style-type: none"> • Concentration de bâtiments dont les caractéristiques des bâtiments et du milieu ont été partiellement préservées et peuvent être améliorées; • Parcours ancien ayant conservé certaines caractéristiques d'ensemble; • Élément isolé dont l'intégrité a été grandement affectée au fil du temps ou dont le milieu d'insertion a été déstructuré. 	<p>Pour la protection :</p> <ul style="list-style-type: none"> • normes ou critères ayant pour objectif de préserver ou d'améliorer les caractéristiques du bâtiment (architecture et apparence extérieure) et du milieu lors d'une intervention. <p>Pour la mise en valeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • intégration de l'affichage au bâti traditionnel et au paysage environnant (dimension, hauteur et matériaux adaptés au contexte).

ATTIRER

ESPACES PATRIMONIAUX, NATURELS ET RÉCRÉOTOURISTIQUES

TABLEAU 13

Liste des corridors et des espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain en fonction du niveau de protection attribué

Territoire	Liste A Protection élevée	Liste B Protection intermédiaire	Liste C Protection minimale
Espaces naturels ou récréotouristiques protégés par un statut officiel en vertu d'une loi ou gérés par la Commission de la Capitale-Nationale du Québec.			
Agglomération de Québec	<ul style="list-style-type: none"> Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable des Marches-Naturelles Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable du Boisé-de-Marly Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable du Parc-de-la-Plage-Jacques-Cartier Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable de la Colline de Québec 	<ul style="list-style-type: none"> Parc des Champs-de-Bataille Réserve naturelle du Marais-Léon-Provencher Baie Charles Talbot Réserve naturelle de l'Échappée-Belle Boisé Tequenonday (Irving) Boisé de Marly Boisé des Compagnons-de-Cartier Site archéologique Cartier-Roberval Aires de concentration d'oiseaux aquatiques 	<ul style="list-style-type: none"> Site de l'Aquarium du Québec Parc du Bois-de-Coulonge Domaine de Maizerets Domaine Catarqui Parc des Moulins (projet)
Lévis	<ul style="list-style-type: none"> Aires de concentration d'oiseaux aquatiques Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable de l'Anse-Ross 	<ul style="list-style-type: none"> Aires de concentration d'oiseaux aquatiques 	
MRC de La Jacques-Cartier	<ul style="list-style-type: none"> Forêt ancienne de la Rivière Chézine Forêt ancienne de la Rivière-Sainte-Anne Forêt ancienne du Lac Bouvet Réserve écologique de Tantaré Réserve écologique projetée de la Tourbière-de-Shannon 	<ul style="list-style-type: none"> Forêt ancienne du Mont Wright Parc national de La Jacques-Cartier (également dans la MRC de La Côte-de-Beaupré) Réserve de biodiversité projetée de la Seigneurie-du-Triton Réserve naturelle des Marais-du-Nord Station forestière Duchesnay (incluant la Forêt ancienne de Duchesnay) 	<ul style="list-style-type: none"> Station touristique Duchesnay (portion pavillons, hébergement et restauration)
MRC de La Côte-de-Beaupré	<ul style="list-style-type: none"> Forêt ancienne de Sault-au-Cochon Forêt ancienne du Cap-Brulé Forêt ancienne du Lac des Neiges 	<ul style="list-style-type: none"> Parc national de La Jacques-Cartier (également dans la MRC de La Jacques-Cartier) Réserve nationale de faune du cap Tourmente Réserve naturelle du Sault-à-la-Puce Forêt Montmorency Aires de concentration d'oiseaux aquatiques 	<ul style="list-style-type: none"> Réserve faunique des Laurentides, sur les territoires non organisés des MRC de La Jacques-Cartier et de La Côte-de-Beaupré
MRC de L'Île-d'Orléans		<ul style="list-style-type: none"> Réserve naturelle de la Pointe-de-la-Croix Aires de concentration d'oiseaux aquatiques 	

ATTIRER ESPACES PATRIMONIAUX, NATURELS ET RÉCRÉOTOURISTIQUES

TABLEAU 13 (SUITE)

Territoire	Liste A Protection élevée	Liste B Protection intermédiaire	Liste C Protection minimale
Espaces naturels ou récréotouristiques non protégés par un statut officiel en vertu d'une loi.			
Agglomération de Québec		<ul style="list-style-type: none"> • Parc naturel du mont Bélair • Parc linéaire de la rivière Saint-Charles (incluant les parcs de l'Escarpement, Chauveau, Duberger-Les Saules) • Parc de la Rivière (Lorette) • Parc des sentiers de la rivière du Cap Rouge • Parc du Haut-Fond • Parc de la plage Jacques-Cartier • Parc linéaire de la rivière Beauport 	<ul style="list-style-type: none"> • Baie de Beauport • Base de plein air de Sainte-Foy • Promenade Samuel-De Champlain • Parc nautique de Cap-Rouge • Parc de la Chute-Montmorency (également dans la MRC de La Côte-de-Beaupré) • Corridor des Cheminots • Corridor du Littoral
Lévis	<ul style="list-style-type: none"> • La grande plée Bleue 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc des Écartés (Ultramar) • Parc de la Rivière-Etchemin • Parc régional de la Pointe-De la Martinière 	<ul style="list-style-type: none"> • Parcours des Anses • Parcours du Grand-Tronc • Éco-parc de la Chaudière • Parcours Harlaka • Parcours de la Chaudière • Parc des Chutes-de-la-Chaudière
MRC de La Jacques-Cartier			<ul style="list-style-type: none"> • Vélompiste Jacques-Cartier/Portneuf • Chemin de La Liseuse
MRC de La Côte-de-Beaupré			<ul style="list-style-type: none"> • Parc de la Chute-Montmorency (également dans l'agglomération de Québec) • Canyon Ste-Anne • Sentier des Caps de Charlevoix • Sentier Mestachibo • Site d'interprétation et de plein air Les Sept-Chutes • Véloroute Marie-Hélène-Prémont
MRC de L'Île-d'Orléans			<ul style="list-style-type: none"> • Circuit Félix-Leclerc (en développement)

ATTIRER

ESPACES PATRIMONIAUX, NATURELS ET RÉCRÉOTOURISTIQUES

TABLEAU 14

Critères de protection et de mise en valeur des corridors et espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain en fonction des niveaux de protection

Niveaux de protection	Espaces visés	Critères
Protection élevée	<ul style="list-style-type: none"> les espaces naturels et récréotouristiques identifiés à la liste A (tableau 13); les « aires protégées » strictement réservées à des fins de conservation en vertu de <i>Loi sur la conservation du patrimoine naturel</i>; les réserves naturelles en vertu de la <i>Loi sur la conservation du patrimoine naturel</i> ainsi que tout autre territoire dédié à la préservation de la nature ou de la faune bénéficiant d'un statut particulier (servitude ou entente de conservation, etc.). 	<p>Pour la protection :</p> <ul style="list-style-type: none"> identification par une affectation particulière, si possible. <p>Pour la mise en valeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> contrôle des aménagements compatibles avec l'objectif de préservation, le cas échéant.
Protection intermédiaire	<ul style="list-style-type: none"> les espaces naturels et récréotouristiques identifiés à la liste B (tableau 13); les « aires protégées » non strictement réservées à des fins de conservation en vertu de <i>Loi sur la conservation du patrimoine naturel</i>; les rives et le littoral des plans d'eau; les milieux humides sans lien hydrologique de surface de plus de 5 ha; les milieux humides ayant un lien hydrologique de surface avec un plan d'eau. 	<p>Pour la protection :</p> <ul style="list-style-type: none"> protection des milieux naturels et maintien de la biodiversité; maintien de corridors favorisant le déplacement de la faune; prohibition des usages non reliés à la conservation et la récréation extensive; limitation des interventions humaines sur les rives, le littoral et les milieux humides; contrôle de la fragmentation des espaces et augmentation de la qualité de ceux-ci par les normes de lotissement; protection des accès existants aux plans d'eau; identification par une affectation particulière, si possible. <p>Pour la mise en valeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> contrôle des aménagements compatibles avec l'objectif de préservation et de récréation extensive; identification des accès potentiels aux plans d'eau; accroissement de l'accessibilité aux espaces dédiés aux loisirs et à la récréation extensive par, le cas échéant, des réseaux de transport collectif et actif.
Protection minimale	<ul style="list-style-type: none"> les espaces naturels et récréotouristiques identifiés à la liste C (tableau 13); les espaces naturels et récréatifs situés à proximité des corridors identifiés au réseau vert, bleu et blanc métropolitain excluant les espaces faisant partie des listes A et B (tableau 13). 	<p>Pour la protection :</p> <ul style="list-style-type: none"> protection des milieux naturels et maintien de la biodiversité; prohibition des usages non reliés à la conservation et la récréation extensive ou intensive; identification par une affectation particulière, si possible. <p>Pour la mise en valeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> contrôle des aménagements compatibles avec l'objectif de préservation et de récréation extensive ou intensive; accroissement de l'accessibilité aux espaces dédiés aux loisirs et à la récréation extensive ou intensive par, le cas échéant, des réseaux de transport collectif et actif.

ATTIRER ESPACES PATRIMONIAUX, NATURELS ET RÉCRÉOTOURISTIQUES

TABLEAU 15
Critères de préservation

Critères de préservation des usages récréotouristiques faisant partie des concentrations identifiées à la carte 10

Les critères suivants s'appliquent uniquement lors de la conversion des usages récréotouristiques identifiés à la carte 10 :

- Protection des milieux et maintien de la biodiversité. Un minimum de 50 % du site doit être préservé à l'état naturel (espèces herbacées, arbustives et arborescentes). Ces espaces préservés peuvent être distribués sur l'ensemble du site ou concentrés d'un seul tenant.
- Encadrement du développement par une planification d'ensemble et qui répond aux critères suivants :
 - Propose, au sein des milieux naturels, un lotissement plus sensible sur le plan environnemental que les lotissements traditionnels;
 - Limite l'étalement du réseau routier;
 - Privilégie un aménagement d'ensemble qui permet la préservation d'une plus grande proportion du territoire à l'état naturel;
 - Assure le maintien des superficies arbustives et arborescentes;
 - Limite la fragmentation du milieu naturel et des habitats fauniques;
 - Préserve la biodiversité et les paysages naturels;
 - Préserve la qualité des plans d'eau et limite le ruissellement de surface.

Critères de préservation des espaces boisés viables et de qualité d'une superficie de 5 hectares et plus à l'intérieur des périmètres d'urbanisation

Advenant la conversion de ces espaces boisés, les critères ci-haut s'appliquent à la différence que le minimum requis à des fins de préservation de l'état naturel est de 25 %.





ATTIRER PAYSAGES

Stratégie métropolitaine no. 9

Attirer en valorisant nos paysages identitaires

Contexte d'intervention

Les paysages de la région métropolitaine de Québec sont exceptionnels et jouissent d'une reconnaissance mondiale.

En 2008, la Communauté procédait à une vaste étude de façon à mieux connaître les paysages de la région métropolitaine de Québec. Cette étude a notamment permis d'identifier 44 unités de paysage qualifiées d'intérêt métropolitain. Ces paysages se démarquent par leur qualité visuelle, leur caractère emblématique, leur attrait récréotouristique, leur appropriation sociale ou leur intérêt patrimonial, naturel et économique.

Ces paysages sont en constante évolution puisqu'ils représentent la trace visible des interactions entre le caractère naturel d'un lieu et les activités humaines qui y ont cours.

Plus qu'une image, les paysages constituent un bien public reflétant l'identité des résidents d'une région.

Depuis plusieurs années, de nombreuses villes à travers le monde ont reconnu que la préservation ou l'amélioration des paysages constituait une mesure efficace de maintien ou d'augmentation de la qualité de vie. Cette qualité de vie est autant celle perçue par les résidents que celle recherchée par ceux qui choisissent un endroit pour s'établir ou pour y implanter leur entreprise. De plus, les paysages sont considérés comme des éléments identitaires propres à chaque région et constituent un produit d'appel supportant l'industrie touristique.

Plusieurs paysages demeurent insuffisamment protégés et valorisés.

Bien que certaines initiatives visant la reconnaissance, la protection et la mise en valeur des paysages aient été mises de l'avant, plusieurs paysages sont toujours menacés puisqu'ils ne bénéficient d'aucune reconnaissance ou mesures d'aménagement adéquates.

L'affichage agressif en bordure de certains axes routiers majeurs donnant accès à la région métropolitaine, la présence de fils électriques très apparents ou d'antennes de communication, l'absence de prise en compte du contexte lors de l'implantation de nouveaux bâtiments ainsi que le manque de contrôle de la qualité architecturale en relation avec les caractéristiques du milieu dénaturent bien souvent ces paysages et peuvent nuire à leur perception.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 9.1 Reconnaître les unités de paysage d'intérêt métropolitain et contribuer à leur préservation, leur valorisation et leur aménagement;
- 9.2 Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain;
- 9.3 Contribuer au rayonnement de la région en accordant une attention particulière à l'aménagement du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région.

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

- 9.1 Se dote d'un énoncé d'intention, au tableau 16, en ce qui a trait à la protection et la mise en valeur des unités de paysage d'intérêt métropolitain;
- 9.2 Identifie les unités de paysage d'intérêt métropolitain à la carte 12;
- 9.3 Identifie, à l'annexe 3, les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain;
- 9.4 Énonce, au tableau 17, des critères de protection et de mise en valeur des points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain existants et projetés;
- 9.5 Identifie, à la carte 13, le réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région ainsi que les percées visuelles donnant accès, à partir de ce réseau, à des paysages emblématiques;
- 9.6 Énonce, au tableau 17, des critères de protection et de mise en valeur du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région de façon à contribuer au rayonnement du territoire;
- 9.7 À la suite de l'entrée en vigueur du PMAD, la Communauté :
 - o identifiera, en concertation avec les partenaires concernés, les unités de paysage d'intérêt métropolitain devant faire l'objet d'une intervention prioritaire;
 - o encouragera la mise en place d'une approche concertée afin de mettre en œuvre une série d'actions adaptée à chacune des unités de paysage priorisée;
 - o soutiendra la mise en place d'un observatoire des paysages afin de supporter l'enrichissement des connaissances sur les unités de paysage métropolitain;
 - o sensibilisera les intervenants régionaux et la population à la notion de paysage.

Moyens et outils de mise en œuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

- 9.1 S'approprie l'énoncé d'intention relatif à la protection et la mise en valeur des unités de paysage d'intérêt métropolitain inscrite au tableau 16;
- 9.2 Reconduit les unités de paysage d'intérêt métropolitain à la carte 12, les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain identifiés à l'annexe 3 ainsi que le réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région identifiés à la carte 13;
- 9.3 Complète, le cas échéant, la liste des points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain;
- 9.4 Spécifie les mesures afin de répondre aux critères de protection et de mise en valeur des points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain identifiés au tableau 17;
- 9.5 Spécifie les mesures afin de répondre aux critères de protection et de mise en valeur du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région identifiés au tableau 17. Les MRC et les municipalités peuvent, compte tenu de la diversité de l'occupation du sol des secteurs traversés et du rôle spécifique joué par ces axes dans la structure urbaine, adapter ces critères.

ATTIRER PAYSAGES

Demandes de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

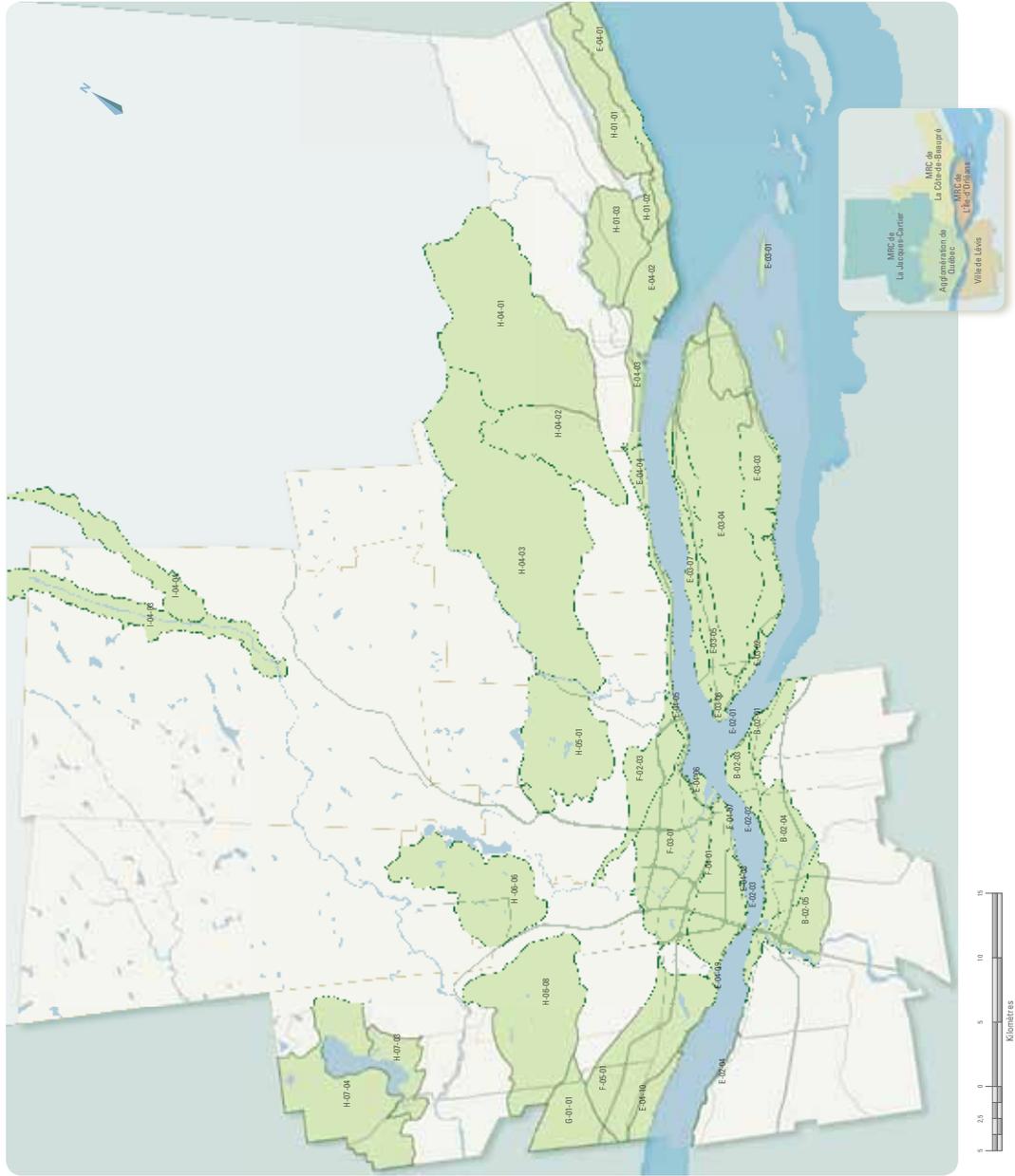
- Qu'ils participent à l'acquisition des connaissances, notamment en matière de patrimoine, et qu'ils réfléchissent à la notion de patrimoine immatériel;
- Qu'ils participent à l'approche concertée mise en œuvre pour les unités de paysage priorisées;
- Qu'ils coordonnent leurs actions eu égard aux paysages et évitent les dédoublements;
- Qu'ils appuient les initiatives et les choix métropolitains de protection et de mise en valeur des paysages, notamment sur le plan financier.

Plus précisément, des représentations seront faites au gouvernement afin :

- Que les interventions du gouvernement, de ses ministères et de ses mandataires (MTQ, MRNF, Hydro-Québec, etc.) prennent en compte la notion de paysage;
- Que le MTQ établisse un programme de verdissement approprié aux emprises des axes routiers donnant accès à la région métropolitaine de la Communauté;
- Que le MTQ et Hydro-Québec aménagent des zones tampons entre le corridor routier et toute ligne de transport d'énergie, soit à leur croisement ou, dans le cas de tracés parallèles, le long de leur emprise.



CARTE 12 : Les unités de paysage d'intérêt métropolitain



PROJET DE PMAD

Les unités de paysage d'intérêt métropolitain

Limites administratives

- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisés)
- Municipalité

Réseau routier

- Autoroute
- Route nationale et régionale

Hydrographie

- Plan d'eau et cours d'eau majeurs

Unité de paysage

- Unité de paysage d'intérêt métropolitain

ATTIRER PAYSAGES

CARTE 13 : Le réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région



PROJET DE PMAD

Le réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région

TABLEAU 16

Énoncé d'intention relatif aux unités de paysage d'intérêt métropolitain

Énoncé d'intention relatif aux paysages

Le paysage est la trace visible des interactions entre le caractère naturel d'un lieu et les activités humaines qui y ont cours. Bien que son évolution soit quotidienne puisqu'il se transforme au gré des choix individuels et collectifs, il possède un fort caractère identitaire qui sert notamment de lieu de mémoire. En ce sens, chaque communauté doit être garante de ses paysages.

En identifiant, au sein du PMAD, les unités de paysage d'intérêt métropolitain, les élus de la Communauté métropolitaine de Québec reconnaissent leur valeur multidimensionnelle et souhaitent que les interventions en matière d'aménagement se planifient et se réalisent de façon à préserver, valoriser et aménager ces biens d'intérêt collectif.

TABLEAU 17

Critères de protection et de mise valeur des points de vue et du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région

Critères de protection et de mise en valeur des points de vue

- Les points de vue identifiés sont protégés par une désignation particulière;
- L'accessibilité aux points de vue est accrue et maintenue par les aménagements spécifiques ou, le cas échéant, par des ententes avec les propriétaires privés ou publics;
- Les points de vue sont aménagés et permettent, le cas échéant, un usage approprié du site en fonction des saisons, des activités, et ce, et à différentes heures de la journée;
- Le développement des activités et des parcours d'interprétation est favorisé et est intégré à l'offre de produits récréatifs ou aux attraits récréotouristiques (programme d'interprétation du paysage);
- La planification et la conception des réseaux récréatifs et des réseaux de transport actif tiennent compte des emplacements bénéficiant de vues de qualité.

Critères de protection et de mise en valeur du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région

- Les interventions aux abords de l'axe contribuent au caractère paysager des axes routiers en ce qui concerne les éléments suivants :
 - L'implantation et l'apparence extérieure des bâtiments, incluant les équipements au toit;
 - L'aménagement des infrastructures routières et des espaces publics (éclairage, mobilier urbain, réseaux aériens, etc.);
 - L'implantation et l'intégration paysagère des infrastructures verticales (mâts, pylônes, éoliennes, etc.) dans le bassin visuel de l'axe routier;
 - Le contrôle, voire la prohibition, des structures d'affichage situées dans une bande minimale de 100 mètres d'un axe routier comprenant le gabarit, la hauteur, l'axe d'implantation, etc.;
 - L'introduction de normes de verdissement (plantation et aménagement paysager) le long de l'axe routier, pour les aires de stationnement et espaces publics donnant sur cet axe ainsi que pour les zones tampons qui pourraient être aménagées entre le réseau et certaines fonctions, dont l'entrepôt et les espaces de chargement et de déchargement.
- Les interventions aux abords de l'axe protègent les percées visuelles sur les paysages d'intérêt métropolitain ainsi que sur les bâtiments emblématiques de la région métropolitaine.

ATTIRER FLEUVE SAINT-LAURENT

Stratégie métropolitaine no. 10

Attirer en faisant du fleuve Saint-Laurent un élément métropolitain rassembleur

Contexte d'intervention

Le fleuve, un élément identitaire aux yeux de la population.

Corridor fluvial d'importance majeure en Amérique du Nord, le fleuve Saint-Laurent a façonné notre histoire, notre culture et notre mode d'occupation du territoire. Il constitue un atout majeur en termes de développement économique, culturel ou social, et l'attractivité de la grande région de Québec lui est attribuable à plusieurs égards. Le Saint-Laurent représente un élément identitaire dans la vie et dans l'imaginaire des résidents. Ses paysages exercent un effet scénique puissant lié, notamment, à la présence d'un patrimoine bâti unique en Amérique du Nord associé à des activités portuaires, industrielles et agricoles très exposées visuellement. Le caractère spectaculaire du Saint-Laurent varie au gré des marées, des saisons et des conditions météorologiques.

Un axe majeur de transport des marchandises et un atout essentiel en termes de potentiel récréotouristique.

De tout temps, le fleuve Saint-Laurent a servi de voie de transport vers l'intérieur du continent. Il conserve encore aujourd'hui une place stratégique dans l'économie de la région métropolitaine de Québec.

Avec ses 205 kilomètres de rives, il est également un espace récréatif pour les résidents de la région métropolitaine de Québec et les visiteurs de passage. Les expériences de contact visuel avec le fleuve sont multiples et cette proximité offre un produit récréotouristique de calibre international, unique et largement reconnu.

Un milieu naturel d'une grande richesse.

Le fleuve est également une constituante clé des écosystèmes et de la biodiversité du territoire. Ses berges sont notamment essentielles au maintien de plusieurs espèces fauniques ou floristiques dont certaines rares ou menacées.

Malgré leur importance, ces différents aspects du fleuve ne sont pas toujours valorisés.

Bien que les paysages marqués par la présence du fleuve soient spectaculaires, il demeure que certains aménagements ne sont pas toujours exemplaires et ne favorisent pas leur mise en valeur. L'absence de mesures d'aménagement adaptées contribue bien

souvent à diminuer leur qualité ou leur visibilité. Il en résulte une banalisation des paysages et une perte de diversité des paysages fluviaux qui caractérisent la région métropolitaine de Québec.

D'autre part, la privatisation des berges et l'urbanisation accélérée des dernières années se traduisent, à plusieurs endroits du territoire, par une diminution de l'accessibilité aux points de contact direct ou indirect avec le fleuve. Bien que plusieurs aménagements aient récemment été réalisés pour faciliter cette accessibilité, le réseau récréatif actuel demeure toutefois incomplet.

Enfin, l'occupation urbaine des berges et l'artificialisation des rives ont fortement perturbé les écosystèmes du fleuve. Des opérations de requalification sont néanmoins possibles puisqu'une partie importante des rives situées au centre de la région est du domaine public. Ce n'est cependant pas le cas pour les parties situées plus à l'est et à l'ouest du territoire. Dans ces secteurs, les rives relèvent plutôt du domaine privé et sont de plus en plus sollicitées par les pressions du développement.

Le fleuve, des enjeux qui dépassent le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.

Plusieurs enjeux liés au fleuve Saint-Laurent dépendent de décisions prises en amont du territoire de la Communauté (qualité des eaux, niveau du fleuve, etc.). Par conséquent, afin de sensibiliser les différents partenaires municipaux et gouvernementaux, la Communauté siège activement à l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 10.1 Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements appropriés au sens du lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve;
- 10.2 Rechercher un équilibre entre les différentes vocations et aménagements du fleuve et de ses abords;
- 10.3 Multiplier, à des fins récréatives, éducatives ou touristiques, les points de contacts avec le fleuve et les lier entre eux;
- 10.4 Renforcer les liens inter rives.

ATTIRER FLEUVE SAINT-LAURENT

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

- 10.1 Considère que les espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques ainsi que les installations d'intérêt métropolitain situés à proximité du fleuve et identifiés aux cartes 6 et 9 contribuent au développement et à la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent;
- 10.2 Délimite, à la carte 14, trois (3) niveaux de bassins visuels encadrant les paysages fluviaux;
- 10.3 Détermine, au tableau 18, les critères de protection et de mise en valeur à accorder à chacun des bassins visuels du fleuve Saint-Laurent identifiés à la carte 14 en fonction des niveaux de protection;
- 10.4 À la suite de l'entrée en vigueur du PMAD, la Communauté favorisera la mise en place d'une approche concertée avec l'ensemble des partenaires concernés dans le but de :
 - o définir les actions à poser afin de protéger et de mettre en valeur certains secteurs devant faire l'objet d'un traitement prioritaire;
 - o développer de nouvelles expériences récréatives et touristiques par, notamment, la requalification et la reconversion de certains terrains ou bâtiments situés en bordure du fleuve;
 - o identifier de nouveaux points d'accès au littoral afin d'augmenter leur nombre d'ici 2031;
 - o proposer, le cas échéant, certains critères en ce qui a trait à la restauration naturelle des berges;
 - o définir les actions à poser afin de protéger et de mettre en valeur certains segments des bassins visuels devant faire l'objet d'un traitement prioritaire;
 - o poursuivre l'acquisition de connaissances en ce qui a trait à la protection des bassins visuels des paysages fluviaux.

Moyens et outils de mise en œuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

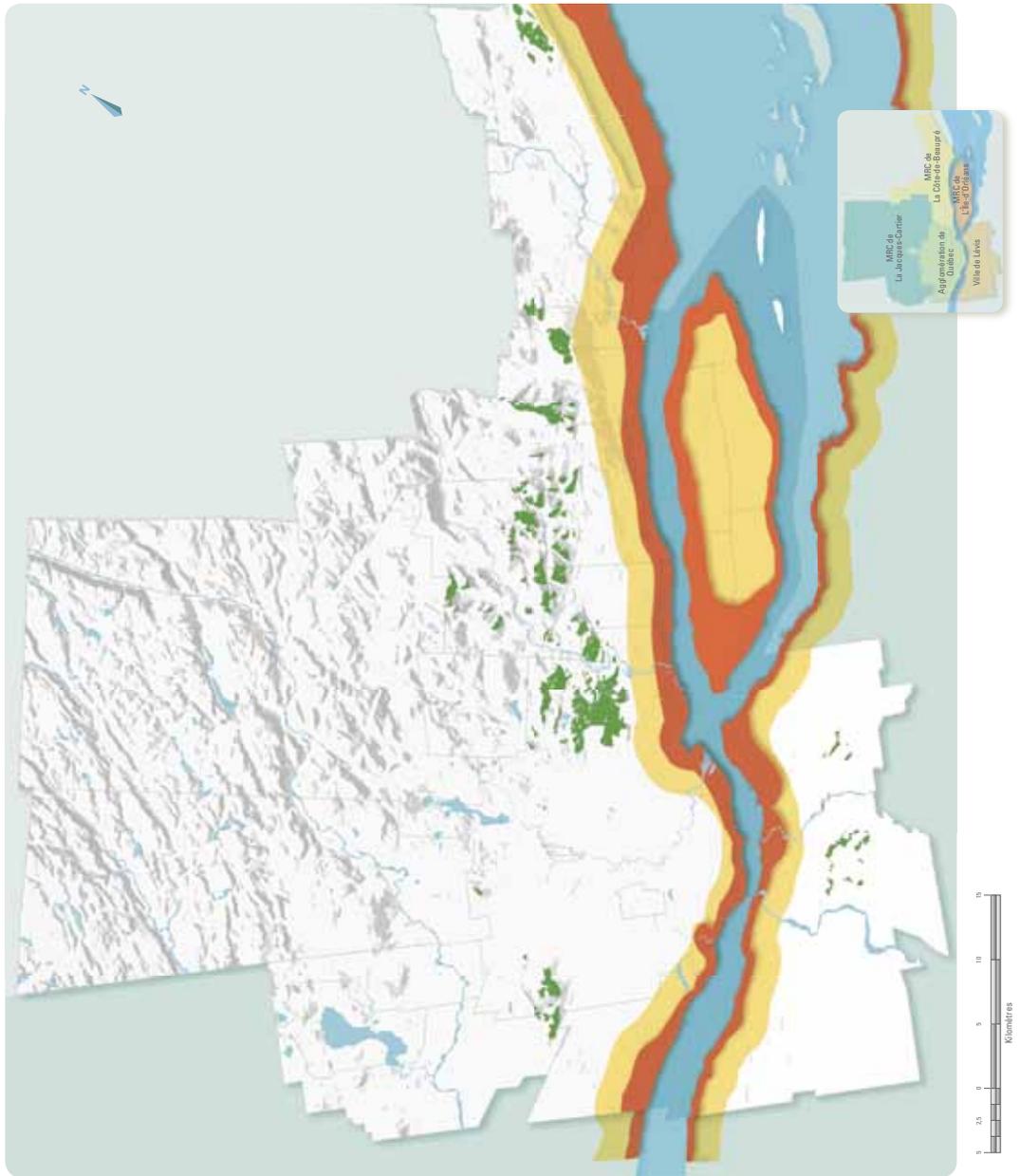
- 10.1 Précise, le cas échéant, les limites des bassins visuels encadrant les paysages fluviaux identifiées à la carte 14;
- 10.2 Spécifie les mesures répondant aux critères de protection et de mise en valeur en fonction des niveaux de protection pour les bassins visuels encadrant les paysages fluviaux identifiés au tableau 18;
- 10.3 Identifie, le cas échéant et selon l'état d'avancement des travaux découlant de l'approche concertée, les segments des bassins visuels devant faire l'objet d'un traitement prioritaire ainsi que les critères devant être mis en place.

Demandes de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

- Qu'ils participent, par leurs aménagements, à la mise en valeur des paysages fluviaux de jour comme de nuit et, le cas échéant, en fonction des quatre saisons;
- Qu'ils appuient les initiatives et choix métropolitains de protection et de mises en valeur des paysages fluviaux, notamment sur le plan financier.

ATTIRER FLEUVE SAINT-LAURENT

CARTE 14 : Les bassins visuels du fleuve



ATTIRER FLEUVE SAINT-LAURENT

TABLEAU 18

Critères de protection et de mise en valeur des bassins visuels du fleuve Saint-Laurent en fonction des niveaux de protection

Niveaux de protection	Espaces visés (voir carte 14)	Critères
Élevé	<p>Bassin visuel rapproché :</p> <p>Abords immédiats du fleuve d'une largeur variant de 500 à 1 000 mètres.</p> <p>Composée de la rive, des escarpements rocheux, des promontoires et d'une bande de terrain de 500 mètres de largeur mesurée à partir de la ligne de crête des promontoires.</p> <p>Englobe, en tout ou en partie, plusieurs unités de paysages d'intérêt métropolitain bordant le fleuve.</p>	<p>Pour la protection et la mise en valeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • identification du bassin visuel rapproché par un statut particulier (par exemple, par une affectation, un secteur d'intérêt, etc.); • encadrement des interventions pour assurer leur intégration paysagère aux pieds et en haut des escarpements, notamment par : <ul style="list-style-type: none"> – l'intégration de la planification des projets de développement; – l'intégration des nouvelles constructions dont le gabarit (hauteur ou volumétrie), l'architecture ou l'implantation se distinguent de la typologie des bâtiments existants; – la protection d'une bande minimale du couvert forestier existant au sommet et aux pieds de la falaise, incluant les travaux de plantations et d'aménagements; – la protection des percées visuelles sur le fleuve et les escarpements existants; – l'intégration paysagère de l'affichage, des réseaux aériens et des infrastructures verticales (mâts, pylônes, éoliennes, etc.); <p>Pour juger de leur intégration aux paysages, des simulations visuelles doivent être exigées lorsque les constructions et ouvrages sont susceptibles d'affecter les escarpements visibles à partir du fleuve ou de modifier la silhouette du haut des escarpements.</p> <p>Une attention particulière doit être apportée à la protection, à la mise en valeur et à la visibilité des constructions emblématiques, tels les clochers d'église, le Château Frontenac, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> • prise en compte, dans les objectifs et critères énoncés par la MRC et les municipalités, les espaces ruraux et agricoles contribuant à l'attrait aux paysages fluviaux; • interdiction de l'implantation de nouvelles activités d'extraction.



ATTIRER FLEUVE SAINT-LAURENT

TABLEAU 18 (SUITE)

Niveaux de protection	Espaces visés (voir carte 14)	Crtières
Intermédiaire	<p>Bassin visuel intermédiaire :</p> <p>Espace mesuré à partir de la limite du bassin visuel rapprochée vers l'intérieur des terres et d'une largeur d'environ 2 000 mètres.</p> <p>Concerne uniquement la portion visible de plusieurs des paysages perceptibles le long du parcours fluvial et de la rive opposée.</p> <p>Le bassin visuel intermédiaire inclut notamment les pôles situés de part et d'autre des ponts, la raffinerie Ultramar, les crans rocheux à Lévis, le Mont Sainte-Anne et le Lac Saint-Augustin.</p>	<p>Pour la protection et la mise en valeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • identification du bassin visuel rapproché par un statut particulier (par exemple, par une affectation, un secteur d'intérêt, etc.); • encadrement des nouvelles constructions et ouvrages dont le gabarit (hauteur et/ou volumétrie générale) se distingue de la typologie des bâtiments existants. Pour juger de leur intégration aux paysages, des simulations visuelles doivent être exigées lorsque les constructions et ouvrages sont susceptibles d'affecter la silhouette naturelle et bâtie; • intégration paysagère de l'affichage, des réseaux aériens et des infrastructures verticales (mâts, pylônes, éoliennes, etc.) pouvant être visibles à partir de la zone d'influence rapprochée; • interdiction de l'implantation de nouvelles activités d'extraction pouvant être visibles à partir de la zone d'influence rapprochée.
Minimal	<p>Bassin visuel éloigné :</p> <p>Bassin visuel du fleuve composé des éléments apparents du paysage visible de très loin, parfois même de la rive opposée et correspondant habituellement à des unités de paysages d'intérêt métropolitain, dont les premières collines du massif laurentien et le mont Bélair.</p>	<p>Pour la protection et la mise en valeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • identification du bassin visuel rapproché par un statut particulier (par exemple, par une affectation, un secteur d'intérêt, etc.); • préservation de l'aspect naturel des massifs boisés, des sommets de montagne et des collines du contrefort laurentien visibles du bassin visuel du fleuve; • interdiction de l'implantation de nouvelles activités d'extraction pouvant être visibles à partir de la zone d'influence rapprochée.





DURER

CONSOMMATION D'ESPACE

Stratégie métropolitaine no. 11

Durer en favorisant la coexistence harmonieuse du milieu urbanisé et du milieu agricole ou naturel par une consommation rationnelle de l'espace métropolitain

Contexte d'intervention

Une consommation d'espace qui augmente plus vite que la population.

Le modèle de développement privilégié dans la région métropolitaine de Québec a entraîné une consommation d'espaces largement supérieure au taux de croissance de sa population. Cette inéquation entre la consommation d'espace et l'augmentation de la population s'observe encore aujourd'hui. En effet, entre 2000 et 2008, les surfaces utilisées pour fins d'urbanisation sur le territoire de la Communauté ont augmenté de 8 % tandis que la population progressait uniquement de 1 %.

Trop souvent, ce développement s'est fait en favorisant l'utilisation de nouveaux secteurs situés en marge des espaces urbanisés ou dispersés le long des axes de circulation, et ce, au détriment des espaces naturels ou agricoles. Ce mode de développement a eu pour effet de réduire le potentiel qu'offrent ces milieux pour le maintien de la biodiversité, la pratique d'activités de loisirs et la production agroalimentaire.

Cette consommation d'espace soulève plusieurs enjeux.

Outre cette perte en espaces naturels ou agricoles, ce modèle de développement s'est traduit par des investissements publics importants alors que de nombreux secteurs déjà desservis offraient encore un potentiel de développement et nécessitaient peu d'investissements. De plus, certaines municipalités, grandes ou petites, ont vu leurs anciens quartiers, leurs premières banlieues ou leurs noyaux villageois se vider au profit des zones situées plus en périphérie, privant ainsi ces secteurs déjà urbanisés de ressources humaines et financières importantes pour leur développement, leur vitalité et le renouvellement de leur cadre bâti et de leur tissu social. Enfin, la disparition des espaces naturels et agricoles au profit de l'urbanisation accentue certains phénomènes environnementaux dont l'augmentation des risques d'inondation liés aux modifications apportées à l'écoulement naturel des eaux de surface.

Le sol, une ressource importante à protéger et à mettre en valeur.

Dans une perspective de développement durable, les espaces encore libres doivent être considérés comme une ressource non renouvelable qu'il faut protéger et mettre en valeur pour les générations actuelles et futures. Une gestion rationnelle et optimale de l'espace doit, par conséquent, être privilégiée.

Cette gestion rationnelle et optimale de l'espace est de plus en plus perçue comme un moyen pour protéger la qualité de la ressource eau, préserver la qualité de l'air, maintenir la biodiversité d'un territoire, mettre en valeur ses paysages et atténuer les effets négatifs associés aux changements climatiques. Elle s'inscrit également dans une volonté de mieux rentabiliser les investissements publics. Afin d'assurer cette gestion rationnelle et optimale de l'espace, les documents de planification des grandes régions métropolitaines se tournent de plus en plus vers une consolidation des milieux de vie déjà urbanisés et une polarisation de la croissance dans les secteurs bien desservis par les réseaux de transport collectif et actif. Ces documents énoncent également des prévisions de croissance réalistes qui évitent de réserver inutilement des espaces à des fins d'urbanisation tout en prenant en compte la nécessité de prévoir cette croissance sur une période suffisamment conséquente pour planifier adéquatement les réseaux d'infrastructures publiques.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 11.1 Établir, de façon réaliste, les périmètres d'urbanisation nécessaires à la croissance afin de limiter la surconsommation d'espace;
- 11.2 Orienter le développement vers les espaces déjà urbanisés ou faisant l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;
- 11.3 Encadrer l'extension des périmètres d'urbanisation de façon uniforme sur tout le territoire métropolitain.

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

- 11.1 Évalue, au tableau 19, le nombre d'hectares nécessaires pour accueillir la croissance résidentielle attendue d'ici 2021 sur le territoire métropolitain de façon à contenir l'urbanisation et à limiter l'empiétement dans les milieux agricoles ou naturels;
- 11.2 Évalue, au tableau 20, le nombre d'hectares nécessaires pour accueillir la croissance des lieux d'emplois à court et moyen termes sur le territoire métropolitain de façon à contenir l'urbanisation et à limiter l'empiétement dans les milieux agricoles ou naturels;
- 11.3 Détermine, à la carte 15, les limites des périmètres d'urbanisation sur le territoire métropolitain;
- 11.4 Limite, par ses avis, l'extension des périmètres d'urbanisation;
- 11.5 Énonce, au tableau 21, les critères applicables lors des demandes d'agrandissement des périmètres d'urbanisation à des fins résidentielles formulées à la suite de l'entrée en vigueur du PMAD.

Moyens et outils de mise en œuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

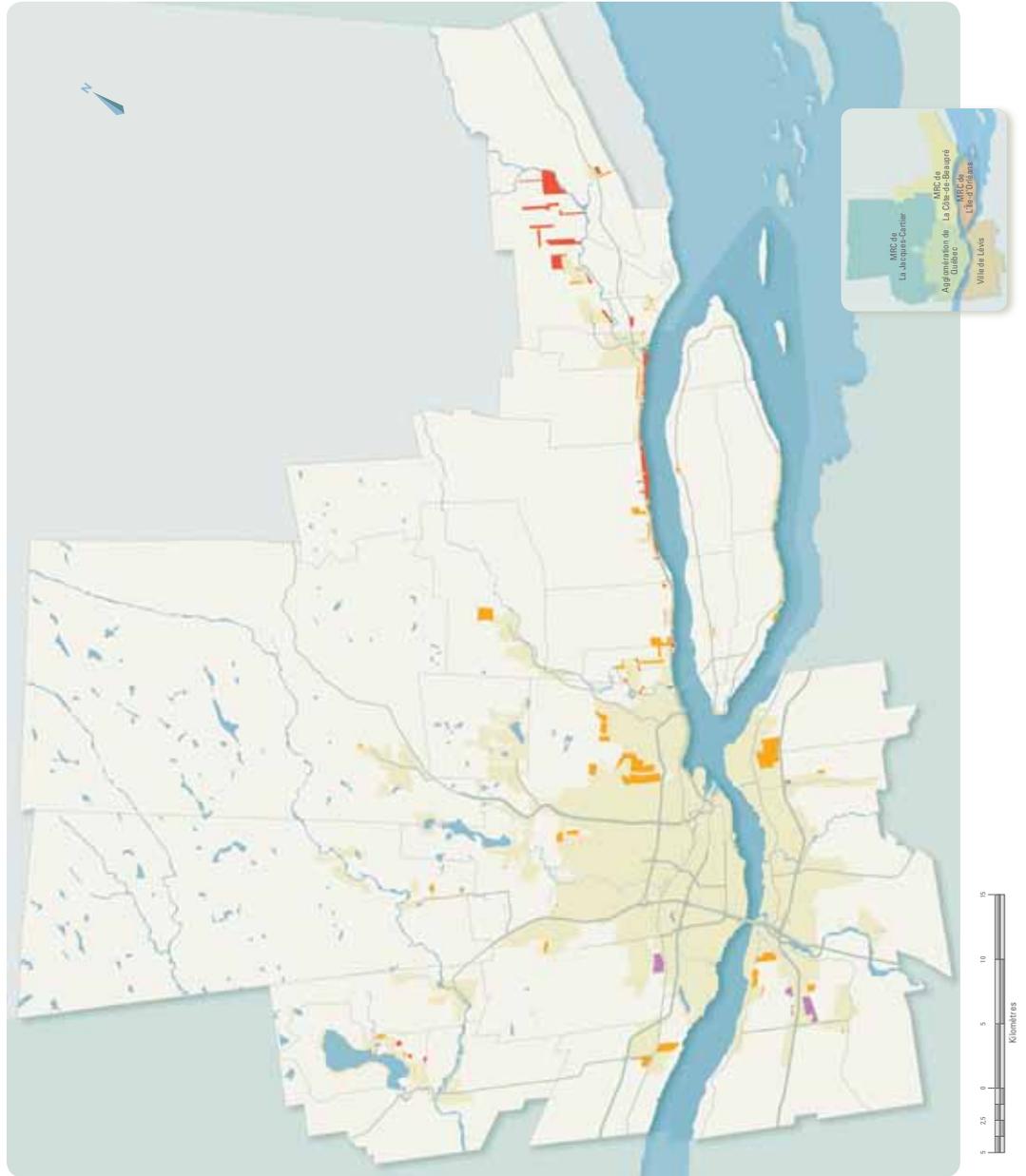
- 11.1 Reconduit les périmètres d'urbanisation identifiés à la carte 15;
- 11.2 Établit, tel que précisé au tableau 8 de la section « Consolidation », les phases de développement à l'intérieur des périmètres d'urbanisation identifiés;
- 11.3 Démontre, lors des demandes d'agrandissement des périmètres urbains, le respect des critères énoncés au tableau 21.

Demands de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

- Que leurs interventions ne contribuent pas à une extension induite des périmètres d'urbanisation ou à une pression sur leur extension.

DURER CONSUMMATION D'ESPACE

CARTE 15 : Les périmètres d'urbanisation



PROJET DE PMAD

Les périmètres d'urbanisation

- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
 - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisé)
 - Municipalité
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Route nationale et régionale
- Périmètres d'urbanisation**
- Périmètre d'urbanisation actuel maintenu
 - Périmètre d'urbanisation actuel retiré
 - Périmètre d'urbanisation ajouté pour fin résidentielle
 - Périmètre d'urbanisation ajouté pour fin de lieu d'emplois

DURER CONSOMMATION D'ESPACE

TABLEAU 19
Nombre d'hectares demandés pour accueillir la croissance résidentielle d'ici 2021

Municipalités/Villes	Potentiel en logement								Prévision des ménages ²	
	Situation actuelle 2011		Retraits demandés		Ajouts demandés			A - B + C = D	2011-2021	Ratio
	Superficies vacantes nettes ¹ (ha)	Potentiel en logement	Superficies brutes retirées (ha)	Potentiel en logement retiré	Superficies brutes ajoutées ¹ (ha)	Superficies nettes ajoutées ¹ (ha)	Potentiel en logement ajouté		E	D/E
Beaupré	241	3 317	32	0	4	0	0	3 317	187	17,74
Boischatel	148	932	21	92	87	41	412	1 252	1 053	1,19
Château-Richer	13	0	185	0	54	18	214	214	184	1,16
L'Ange-Gardien	3	34	21	0	81	22	350	384	331	1,16
Sainte-Anne-de-Beaupré	16	222	45	0	33	6	11	233	56	4,16
Saint-Ferréol-les-Neiges	350	4 772	614	2 703	28	3	11	2 080	365	5,70
Saint-Joachim	8	55	20	0	12	5	45	100	-49	N/A
Saint-Louis-de-Gonzague-du-Cap-Tourmente	N/A	N/A								N/A
Saint-Tite-des-Caps	28	55	16	73	15	10	50	32	-15	N/A
Total MRC de La Côte-de-Beaupré	807	9 387	954	2 868	314	105	1 093	7 612	2 112	3,60
Fossambault-sur-le-Lac et Lac-St-Joseph	161	464	26	0	31	17	133	597	348	1,72
Lac-Beauport	357	1 833						1 833	450	4,07
Lac-Delage	28	209						209	21	9,93
Sainte-Brigitte-de-Laval	129	720			81	52	524	1 244	554	2,24
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	78	685						685	248	2,76
Saint-Gabriel-de-Valcartier	149	402			29	20	90	492	367	1,34
Shannon	215	627						627	211	2,97
Stoneham-et-Tewkesbury	221	1 409			7	5	62	1 471	267	5,50
Total MRC de La Jacques-Cartier	1 338	6 349	26		148	94	809	7 185	2 466	2,91
Nouvelles demandes	N/A	N/A			438	282	5 076	N/A	N/A	N/A
Demands déjà inscrites au SADR (notes 3)	N/A	N/A			49	34	613	N/A	N/A	N/A
Total Lévis	621	9 576			487	316	5 689	15 266	8 015	1,90
Total MRC de L'Île-d'Orléans	32	88			33	24	98	186	220	0,84
L'Ancienne-Lorette	0	0							649	N/A
Québec	829	17 515			652	456	14 148	31 663	20 359	1,56
Saint-Augustin-de-Desmaures	0	0			137	95	1 900	1 900	963	1,97
Total Agg. de Québec (excluant Wendake)	829	17 515			789	551	16 048	33 563	21 971	1,53
Total CMQ	3 633	42 915	980	2 868	1 771	1 090	23 737	63 785	34 784	1,83

1. Exclut les contraintes naturelles et anthropiques et 30 % pour fins d'infrastructures publiques et de parcs.
2. Prévisions des ménages basées sur « Les perspectives des ménages privés des municipalités 2009-2024 » de l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ) publiées le 2 novembre 2010 à partir de la population estimée au 1er juillet 2009 (scénario démographique de référence). Ces données ont été utilisées par la Communauté pour établir les prévisions des ménages de 2011-2021.
3. Pour toutes les municipalités de la Communauté, ces demandes d'agrandissement pourraient être revues à la hausse ou à la baisse d'ici l'adoption du PMAD, en décembre 2011, en fonction de nouvelles projections de l'ISQ et d'un ratio maximal de deux logements potentiels pour un ménage à l'échelle de la municipalité.

DURER CONSOMMATION D'ESPACE

TABLEAU 20
Nombre d'hectares demandés pour accueillir la croissance des lieux d'emplois à court et moyen termes

Municipalités		Superficies brutes ajoutées (ha)
	Nouvelles demandes	151
	Demandes déjà inscrites au SADR (notes 3)	82
Total Lévis		233
	Québec	103
	Saint-Augustin-de-Desmaures	22
Total Agglomération de Québec		125
Total CMQ		358

Argumentaire en lien avec les tableaux 19 et 20

Nombre d'hectares demandés pour accueillir la croissance résidentielle (tableau 19).

Les demandes d'agrandissement des périmètres d'urbanisation formulées au tableau 19 tiennent compte des paramètres suivants :

- une évaluation de la demande en logements basée sur des perspectives de croissance établies par l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ) à l'échelle des municipalités, en fonction du scénario démographique de référence, et ce, sur un horizon de 10 ans;
- un ratio maximal de deux logements potentiels pour un ménage à l'échelle des municipalités en ce qui a trait au calcul du nombre d'hectares nécessaires pour accueillir la croissance résidentielle attendue afin de limiter les effets spéculatifs qui pourraient résulter d'une trop grande rareté de terrain.

Toutefois, étant donné que les projections démographiques actuellement disponibles ne tiennent pas compte de la croissance observée durant l'année 2010, de nouvelles projections seront commandées à l'ISQ au printemps 2011 et, une fois obtenue, ces demandes d'agrandissement pourraient être revues à la hausse ou à la baisse d'ici l'adoption du PMAD en décembre 2011. Le cas échéant, les deux paramètres énoncés précédemment seront conservés.

Quatre municipalités ayant un ratio supérieur à deux logements potentiels pour un ménage font néanmoins l'objet de demandes d'agrandissement. Pour les municipalités de Beaupré, de Sainte-Anne-de-Beaupré et de Saint-Ferréol-les-Neiges, les demandes, indiquées au tableau 19, doivent uniquement être perçues comme des ajustements de périmètres urbains et concernent moins de 22 nouveaux logements potentiels. Quant aux Cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury, l'agrandissement demandé résulte de l'application des nouvelles normes du Règlement de contrôle intérimaire visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau de la Ville de Québec installées dans la rivière Saint-Charles et la rivière Montmorency (RCI 2010-41).

Nombre d'hectares demandés pour accueillir la croissance des lieux d'emplois (tableau 20).

Afin d'attirer des entreprises et de conserver celles existantes, le territoire doit également disposer de suffisamment d'espaces pour accueillir de nouveaux lieux d'emplois. Actuellement, dans les cinquante parcs d'affaires, zones industrielles et technologiques du territoire de la Communauté, une superficie de 640 hectares est disponible au développement dont 486 hectares sur le territoire des villes de Québec et de Lévis. Toutefois, ces deux villes ont des besoins projetés de 1 407 hectares d'ici 2031. Il manque donc un peu plus de 900 hectares de terrains à des fins de lieux d'emplois uniquement pour combler les besoins des villes de Québec et de Lévis d'ici une vingtaine d'années. Si aucun nouveau site n'est développé, un manque de terrain industriel se ferait sentir d'ici sept ans. Par conséquent, la Ville de Lévis et l'agglomération Québec identifie dès maintenant de nouveaux espaces afin de faire les études et les aménagements nécessaires pour accueillir, le moment venu, ces nouveaux lieux d'emplois.

TABLEAU 21

Critères applicables aux demandes d'agrandissement des périmètres d'urbanisation à des fins résidentielles

À la suite de l'entrée en vigueur du PMAD, les critères suivants s'appliqueront aux demandes d'agrandissement des périmètres d'urbanisation à des fins résidentielles :

- Une justification de la demande basée sur des perspectives de croissance établies par l'Institut de la Statistique du Québec à l'échelle de la MRC, en fonction du scénario démographique de référence, et ce, sur un horizon de 5 ans.
- Une proposition d'un ratio maximal de deux pour un à l'échelle de la MRC en ce qui a trait au calcul du nombre d'hectares nécessaires pour accueillir la croissance résidentielle attendue;
- Une indication de la capacité d'accueil des nouveaux secteurs et la densité utilisée pour établir cette capacité;
- Une démonstration que les MRC et les municipalités ont répondu aux objectifs de polarisation et de consolidation établis au PMAD et que l'agrandissement demandé participera également à atteindre ces objectifs dont, notamment, être en continuité avec le tissu urbain et les réseaux d'aqueduc et d'égout existants;
- Un exposé sur la façon dont cet agrandissement favorise l'atteinte des objectifs établis au PMAD en matière de mobilité durable (dont l'accessibilité aux réseaux de transport collectif et actif) et participe à la protection des milieux naturels les plus sensibles au plan environnemental;
- Une démonstration que l'agrandissement demandé n'entraînera pas des effets indus sur les infrastructures et équipements existants d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées;
- Une démonstration, dans l'éventualité où l'agrandissement des périmètres d'urbanisation ne peut être réalisé qu'en zone agricole, de l'absence d'autres alternatives pour l'agrandissement et que cet agrandissement est orienté suivant le principe du moindre impact sur le milieu agricole tel que défini à la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

DURER RESSOURCES NATURELLES

Stratégie métropolitaine no. 12

Durer en favorisant une utilisation judicieuse de nos ressources naturelles au profit des générations futures

Contexte d'intervention

L'eau est une ressource essentielle au développement d'un territoire.

Le développement d'un territoire est habituellement conditionné par la présence d'une eau de qualité en quantité suffisante pour subvenir aux différentes activités humaines qui s'y déroulent. Pour reconnaître et protéger cette ressource, le gouvernement a notamment adopté la *Politique nationale de l'eau*, la *Loi sur le caractère collectif de la ressource en eau* et la *Stratégie québécoise d'économie d'eau potable*. Il a également mis de l'avant la notion de gestion intégrée par bassin versant et créé des organismes de bassin versant (OBV) qui ont pour mandat d'élaborer des plans directeurs de l'eau (PDE).

L'urbanisation croissante du territoire pourrait avoir des effets négatifs sur le maintien de la qualité des eaux.

Actuellement, les citoyens et les entreprises de la région métropolitaine peuvent bénéficier d'une eau potable de qualité en quantité suffisante. Toutefois, l'urbanisation croissante du territoire pourrait, dépendamment des secteurs, avoir des effets négatifs à court, moyen ou long terme en modifiant, notamment, l'écoulement naturel des eaux. À cet effet, un règlement de contrôle intérimaire visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants de certaines prises d'eau situées dans les rivières Saint-Charles et Montmorency a été adopté par les élus de la Communauté. De plus, il est à noter que certains usages de l'eau, dont la baignade, sont limités, voire interdits, étant donné la présence de certains contaminants dans plusieurs cours d'eau.

Les milieux boisés constituent également une source de richesse environnementale, sociale et économique.

Le territoire métropolitain est boisé à plus de 70 %. Ces milieux boisés remplissent plusieurs fonctions. Certains secteurs sont le support d'activités sportives et récréotouristiques tandis que d'autres font l'objet d'opérations forestières et fournissent de l'emploi à une partie de la population. De plus, ces milieux boisés constituent des espaces essentiels au maintien de la biodiversité.

La gestion de cette ressource n'a pas toujours été exemplaire.

Depuis le début des années 2000, la gestion de la forêt et des matières ligneuses a, à maintes reprises, fait l'objet d'interrogation et de prise de position. En guise de réponse, le gouvernement a adopté la *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier* et a récemment procédé à des consultations publiques en ce qui a trait à la *Stratégie sur l'aména-*

gement durable des forêts et au *Règlement sur l'aménagement durable des forêts*. Un *Plan régional de développement intégré des ressources et du territoire* a également été adopté par la Commission sur les ressources naturelles et le territoire de la Capitale-Nationale. Tous ces documents cherchent à mettre en place une approche écosystémique plus respectueuse de l'environnement afin d'assurer la pérennité de cette ressource.

Des activités d'extraction qui soulèvent plusieurs enjeux environnementaux.

La présence de carrière, de gravière et de sablière sur le territoire métropolitain est nécessaire étant donné son importance en ce qui a trait à l'approvisionnement de l'industrie de la construction. Toutefois, cette présence soulève certaines questions, notamment en ce qui a trait à la protection des eaux de surfaces. Une prise en compte de ces enjeux environnementaux est, de ce fait, essentielle pour dresser un portrait globale de la situation.

Les activités liées à l'extraction de minerais et à l'exploitation du gaz de schiste posent, quant à elles, des questions encore plus importantes et, bien que les municipalités aient peu de pouvoir face à ces activités, leurs revendications sont multiples étant donné l'impact de ces activités sur la qualité de vie de leurs citoyens.

Une ressource énergétique propre et renouvelable : le vent.

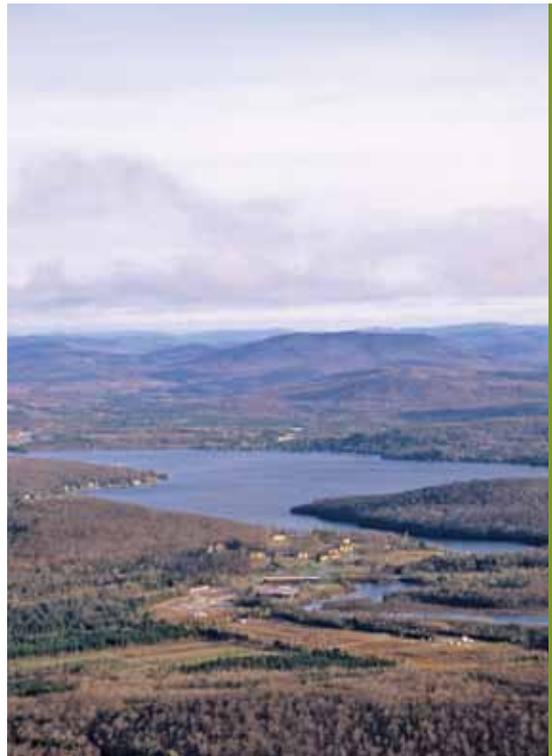
Actuellement, deux grands parcs éoliens sont en développement sur le territoire de la Communauté, soit un total d'environ 150 éoliennes pour plus de 272 MW de puissance. Ces projets représentent un investissement de plusieurs centaines de millions de dollars et d'autres projets éoliens d'importance pourraient suivre. Il est important que cette mise en valeur des énergies propres et renouvelables sur le territoire métropolitain se fasse selon les principes du développement durable et de l'acceptabilité sociale.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 12.1 Innover dans notre façon d'aménager le territoire afin d'assurer la pérennité de la ressource eau;
- 12.2 Introduire des pratiques d'aménagement durable de la forêt;
- 12.3 Encadrer l'exploitation de la ressource vent par des pratiques d'aménagement soucieuses de l'environnement et du paysage;
- 12.4 Définir une position métropolitaine consensuelle relativement aux activités d'extraction.

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

- 12.1 Reconnaît la ressource eau comme étant un élément essentiel au maintien de la qualité de vie et de l'environnement;
- 12.2 Identifie, à la carte I 6, les bassins versants des prises d'eau de surface municipales du territoire;
- 12.3 Préconise, avec les adaptations nécessaires, une gestion des interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau installées dans un plan d'eau allant dans le sens du RCI 2010-41 visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau de la Ville de Québec installées dans la rivière Saint-Charles et la rivière Montmorency;
- 12.4 Poursuit sa participation à l'étude en cours relative à la protection des eaux souterraines et, à la suite du dépôt de l'étude en 2013, évalue les mesures à mettre en œuvre;
- 12.5 Reconnaît le couvert forestier comme étant un élément essentiel au maintien de la biodiversité et à la qualité de l'eau;
- 12.6 Collabore avec la Conférence régionale des élus de la Capitale Nationale et les autres partenaires concernés afin d'assurer le suivi et la prise en compte des préoccupations métropolitaines relativement au prélèvement de la matière ligneuse énoncées aux annexes 4 et 5;
- 12.7 Collabore, avec l'ensemble des partenaires concernés, à la définition d'une position métropolitaine relativement aux activités liées à l'exploitation de carrière, de gravière et de sablière sur le territoire, et ce, dans le respect des stratégies, objectifs, moyens et critères énoncés du PMAD;
- 12.8 Préconise des mesures régissant l'implantation, l'exploitation et le démantèlement des éoliennes allant dans le sens du RCI 2007-22 pour notamment assurer leur intégration paysagère et environnementale.



DURER

RESSOURCES NATURELLES

Moyens et outils de mise en œuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

- 12.1 Reconstitue les limites des bassins versants des prises d'eau de surface municipales identifiées à la carte 16;
- 12.2 Introduit, pour tous les bassins versants de prises d'eau de surface municipales, les normes du RCI 2010-41 visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau de la Ville de Québec installées dans la rivière Saint-Charles et la rivière Montmorency;
- 12.3 Prend en compte, pour les terrains privés de plus de 4 ha situés à l'extérieur des bassins versants des prises d'eau, les travaux réalisés par les tables de gestion intégrée des ressources et du territoire (TGIRT). À cet égard, appliquer minimalement les normes édictées sur les terres du domaine public découlant du nouveau Règlement sur l'aménagement durable des forêts (qui entrera en vigueur prochainement).

Demandes de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

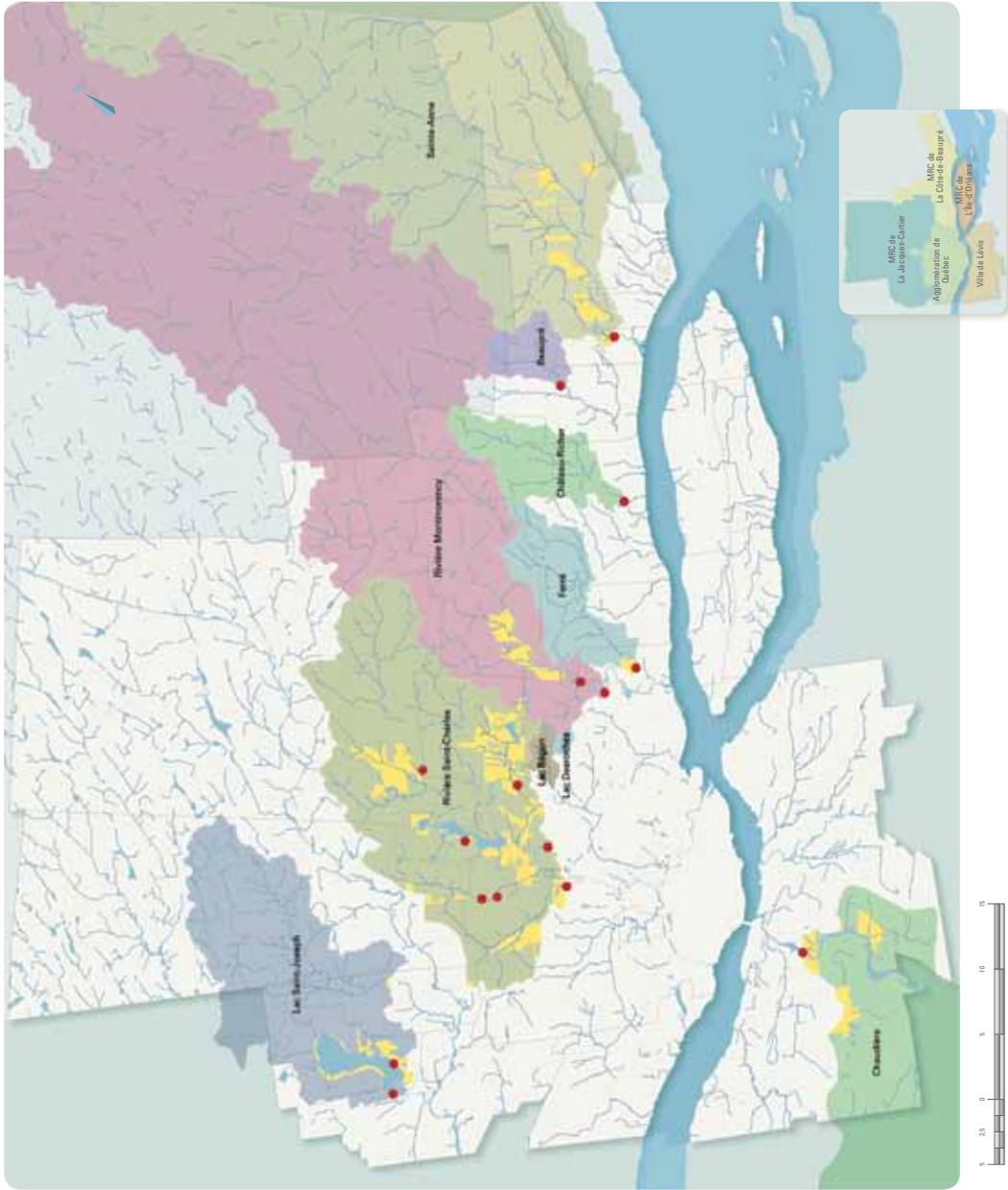
- Qu'ils tendent vers l'uniformisation de leurs mesures de protection de la ressource en eau (de surface et souterraine);
- Qu'ils prennent en compte les stratégies, objectifs et critères énoncés au PMAD ainsi que les préoccupations des élus de la Communauté en ce qui a trait à la protection des prises d'eau, notamment dans les plans directeurs de l'eau des organismes de bassin versant;
- Qu'ils évaluent la possibilité de financer certaines mesures à caractère métropolitain, dont l'acquisition de milieux naturels importants pour assurer la conservation de la qualité et la quantité en eau;
- Qu'ils établissent conjointement les débits minimums à réserver pour certains cours d'eau jugés prioritaires, notamment en fonction des aspects relatifs à l'eau potable et aux paysages (chutes);
- Qu'ils identifient, à l'échelle métropolitaine, les corridors écologiques favorisant la protection de la biodiversité et le déplacement de la faune.
- Qu'ils collaborent à la définition d'une position consensuelle relativement aux activités d'extraction de minerais et à l'exploitation du gaz de schiste, et ce, dans le respect des stratégies, objectifs, moyens et critères énoncés PMAD.

Plus précisément, des représentations seront faites auprès du gouvernement pour :

- Qu'il appuie les initiatives et choix métropolitains, notamment au plan financier;
- Que le MTQ et le MRNF contribuent, par leurs projets ou par une saine gestion des terres publiques, à la protection des prises d'eau de surface municipales en fonction des stratégies, objectifs et critères énoncés au PMAD.

DURER RESSOURCES NATURELLES

CARTE 16 : Les bassins versants des prises d'eau de surface municipales



PROJET DE PMAD
Les bassins versants des prises d'eau de surface municipales

- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
 - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisés)
 - Municipalité

- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
 - Rivière

- Bassins versants**
- Lac Saint-Joseph
 - Rivière Saint-Charles
 - Lac Bégon
 - Lac Desroches
 - Chaudière
 - Ferré
 - Rivière Montmorency
 - Château-Richer
 - Beauport
 - Sainte-Anne

- Périmètre urbain dans les bassins versants de prise d'eau
- Prise d'eau de surface

DURER

SANTÉ, SÉCURITÉ ET BIEN-ÊTRE

Stratégie métropolitaine no. 13

Durer en améliorant notre capacité d'anticiper et d'agir face à certaines circonstances pouvant porter atteinte à la santé, à la sécurité et au bien-être des personnes ou créer des dommages matériels importants

Contexte d'intervention

Des contraintes liées à des événements naturels ou à des activités humaines.

Généralement, les contraintes prises en compte dans les documents de planification sont regroupées en deux catégories, soit les contraintes naturelles et les contraintes anthropiques. Les contraintes naturelles font essentiellement référence aux zones susceptibles d'être inondées, aux secteurs de forte pente et aux secteurs pouvant faire l'objet de mouvements de terrain. Quant aux contraintes anthropiques, à savoir celles liées à certaines activités humaines, elles comprennent, entre autres, les nuisances ou risques associés aux aéroports, aux réseaux de transport routier, autoroutier ou ferroviaire, aux sites d'entreposage de matières dangereuses ou de traitement des matières résiduelles, aux sites d'extraction de matières minérales et aux activités à forte charge d'odeurs.

Une gestion partagée des risques.

En vertu de la loi, le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* doit identifier toute partie du territoire métropolitain qui, chevauchant le territoire de plusieurs MRC, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général. Quant aux contraintes touchant uniquement un territoire, leur prise en compte se fait notamment par l'intermédiaire des schémas d'aménagement et de développement, des schémas de couverture de risques, des plans de sécurité civile ou des règlements d'urbanisme établis à l'échelle d'une MRC ou d'une municipalité.

Les contraintes pouvant touchées à plus d'un territoire sont de plusieurs ordres. Mentionnons, à titre d'exemples, celles entourant la pollution atmosphérique et les nuisances sonores en bordure du réseau routier d'intérêt métropolitain et de l'Aéroport international Jean-Lesage. La protection des bassins versants des prises d'eau potable de surface ainsi que la gestion des zones à risque de glissement de terrain chevauchant le territoire de plusieurs MRC peuvent également être évoquées.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, une occasion unique d'amorcer une réflexion commune sur certaines contraintes touchant l'ensemble des municipalités du territoire.

Force est de constater que les contraintes chevauchent rarement le territoire de plusieurs MRC et que les nuisances ressenties demeurent bien souvent de nature locale. Toutefois, la Communauté est d'avis que certaines contraintes doivent faire l'objet d'une réflexion métropolitaine et, le cas échéant, donner lieu à des stratégies, des objectifs et des critères partagés par l'ensemble des municipalités de son territoire. Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* devient ainsi l'occasion d'amorcer une réflexion commune sur certaines contraintes touchant, à des degrés divers, l'ensemble des municipalités du territoire.

Objectifs poursuivis par la Communauté

- 13.1 Diminuer la vulnérabilité des municipalités et des citoyens face à certains effets négatifs liés aux contraintes naturelles et anthropiques ainsi qu'aux changements climatiques;
- 13.2 Reconnaître les risques et les nuisances associés à certaines activités;
- 13.3 Contribuer à l'accroissement des connaissances, notamment en ce qui a trait à l'identification des zones à risque d'inondation en bordure du fleuve et des zones à risque sismique.

Moyens d'actions et critères retenus par la Communauté

La Communauté considère qu'elle a atteint les objectifs en ce qui a trait à la réduction de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre de par les moyens d'actions relatifs à la mobilité durable ainsi que ceux inscrits au *Plan de gestion des matières résiduelles*.

La Communauté considère qu'elle a atteint les objectifs en ce qui a trait à la protection des prises d'eau potable de surface de par les moyens d'actions relatifs à la protection de la ressource eau.

La Communauté considère qu'elle a atteint les objectifs en ce qui a trait à la sécurité des citoyens de par les demandes exigées par le gouvernement aux MRC et aux municipalités relativement aux zones à risque de glissement de terrain qui sont reconduites dans les outils de planification et de contrôle du territoire.

La Communauté considère qu'elle a atteint, en partie, les objectifs en ce qui a trait à la réduction de la pollution sonore de par les demandes exigées par le gouvernement aux MRC et aux municipalités relativement aux zones de niveau sonore élevé défini en bordure du réseau routier pour le maintien d'un niveau sonore acceptable de 55 dBA et moins qui sont reconduites dans les outils de planification et de contrôle du territoire. Des critères seront énoncés pour compléter les moyens d'actions.

La Communauté considère qu'elle a atteint les objectifs en ce qui a trait à la réduction de la pollution sonore et l'augmentation de la qualité de vie des citoyens en bordure des installations métropolitaines de par les moyens d'actions relatifs à l'accès à la région.

En conséquence, les autres moyens d'actions et critères retenus par la Communauté sont les suivants :

- 13.1 Énonce, au tableau 22 des critères relatifs aux usages sensibles projetés dans les zones de niveau sonore élevé du réseau routier ainsi qu'en bordure du réseau ferroviaire afin de maintenir un niveau sonore acceptables de 55 dBA et moins;
- 13.2 Se donne, au tableau 23, un énoncé d'intention en ce qui a trait à la validation des cotes de crues du fleuve Saint-Laurent et à la délimitation des zones inondables, aux changements climatiques ainsi qu'aux secteurs susceptibles de réagir défavorablement à une onde sismique;
- 13.3 Reconnaît les risques identifiés dans les schémas de couverture de risques ainsi que les risques de sinistres majeurs identifiés par les schémas de couverture civile réalisés par les instances régionales.

Moyens et outils de mise en œuvre exigés aux MRC et aux municipalités dans le cadre des outils de planification et de contrôle du territoire

- 13.1 Spécifie les mesures afin de répondre aux critères énoncés au tableau 22 relatifs aux usages sensibles projetés dans les zones de niveau sonore élevé du réseau routier ainsi qu'en bordure du réseau ferroviaire afin de maintenir un niveau sonore acceptables de 55 dBA et moins;
- 13.2 Intègre, le cas échéant, la nouvelle délimitation des plaines inondables du Saint-Laurent;
- 13.3 Inscrit, le cas échéant, les objectifs et moyens de mise en œuvre découlant des travaux effectués conjointement avec la Communauté en ce qui a trait aux changements climatiques;
- 13.4 Inscrit, le cas échéant, les objectifs et moyens de mise en œuvre découlant des travaux effectués conjointement avec la Communauté en ce qui a trait aux secteurs susceptibles de réagir défavorablement à une onde sismique.

DURER

SANTÉ, SÉCURITÉ ET BIEN-ÊTRE

Demandes de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux

- Qu'ils fournissent l'information aux MRC et aux municipalités pour la détermination des zones de niveau sonore élevé en bordure du réseau routier;
- Qu'ils participent à la délimitation des plaines inondables du Saint-Laurent;
- Qu'ils participent à l'amélioration des connaissances ayant trait aux changements climatiques et aux ondes sismiques;
- Qu'ils participent au maintien du bien-être général et de la sécurité des citoyens lors de grands événements extérieurs aux fins de minimiser leurs impacts.

Par ailleurs, la Communauté interpelle plus particulièrement le gouvernement fédéral afin :

- Qu'il considère la présence de milieux de vie en bordure de l'Aéroport international Jean-Lesage lors de la détermination des zones de contraintes de bruit.

TABLEAU 22

Critères relatifs aux usages sensibles projetés dans les zones de niveau sonore élevé ainsi qu'en bordure du réseau ferroviaire

- Les projets de développement comportant des usages sensibles sont encadrés par les normes ou des critères qui favorisent le maintien d'un niveau sonore de 55 dBA et moins. Ces normes et critères doivent porter minimalement sur les aspects suivants :
 - Un lotissement réalisé de manière à restreindre la superficie du terrain exposé au bruit routier ou ferroviaire;
 - L'implantation des bâtiments est planifiée de façon à diminuer la diffusion du bruit routier;
 - La présence d'équipements mécaniques et d'appareils (climatiseur, thermopompe, équipements au toit, etc.) dégageant un bruit élevé est minimisée dans les zones de niveau sonore élevé ou en bordure du réseau ferroviaire;
 - La conception des bâtiments présente des techniques de construction et un aménagement intérieur adaptés au niveau sonore ambiant;
 - L'aménagement extérieur introduit, le cas échéant, des plantations, écrans, murs ou autre technique, permettant de réduire le bruit sur le site.
- Des mesures particulières sont mises en œuvre aux fins de ne pas augmenter le niveau sonore des usages existants dans les zones de niveau sonore élevé ou en bordure du réseau ferroviaire.

Les usages sensibles sont : les usages résidentiels, les usages récréatifs extensifs et les usages institutionnels suivants : centre d'hébergement et de soins de santé, services de garde en garderie et garderies, établissements d'enseignement.

Les MRC et les municipalités devront déterminer des zones d'application des critères en bordure du réseau ferroviaire. Quant aux zones de niveau sonore élevé en bordure du réseau routier, ces dernières sont déterminées par le gouvernement.

TABLEAU 23

Énoncés d'intention relatifs à la sécurité

Énoncé d'intention relatif aux cotes de crues et aux zones inondables

Il existe actuellement des cotes de crues permettant de définir les zones inondables situées de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent et, dans certains cas, une cartographie les illustrant. Le rapport gouvernemental ayant conduit à l'établissement de ces cotes de crues date déjà de plusieurs années, soit de 1986. Une mise à jour des données est, par conséquent, souhaitable.

À la suite de l'adoption du PMAD, la Communauté désire réaliser, avec l'aide des partenaires concernés, une étude afin de valider les cotes de crues actuellement identifiées et procéder à la délimitation puis à la représentation graphique des zones inondables. Cette étude prendra en compte les nouvelles problématiques pouvant être associées aux changements climatiques. En effet, il est possible que ces changements rendent les hautes marées de plus en plus problématiques. En même temps, il est également possible que le niveau du fleuve Saint-Laurent s'abaisse si l'apport d'eau provenant des Grands-Lacs s'amenuise.

Énoncé d'intention relatif aux changements climatiques

À court, moyen ou long termes, les changements climatiques pourraient affecter les activités urbaines et, par le fait même, avoir d'importants impacts sur notre mode de vie, nos infrastructures publiques et notre développement économique. Le cas échéant, le milieu municipal sera appelé à entreprendre diverses mesures afin de minimiser les dommages et les coûts associés à certains effets négatifs liés aux changements climatiques dont la lutte aux îlots de chaleur, l'augmentation des risques de feux de forêt, le contrôle de l'érosion le long des berges, la prévention des inondations et l'approvisionnement en eau potable.

Par conséquent, il faut dès maintenant commencer à réfléchir à notre façon d'aménager le territoire et nos milieux de vie. Certaines pratiques gagneront à être ajustées afin de diminuer notre vulnérabilité aux changements climatiques. En effet, la structure des réseaux techniques (route, eau, électricité), mais aussi l'emplacement des lieux de résidences ou leur aménagement sont autant de facteurs susceptibles d'influencer la vulnérabilité d'un quartier ou d'une municipalité.

La Communauté métropolitaine de Québec participe actuellement à un projet de recherche réalisé par le Centre de recherche en aménagement et en développement de l'Université Laval. Ce projet de recherche est financé par le Consortium OURANOS, le programme canadien ICAR et la mesure 26 du Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012 (PACC) du gouvernement du Québec. Son objectif est d'étudier et de renforcer la capacité des municipalités du territoire et de leurs acteurs à s'adapter aux changements climatiques.

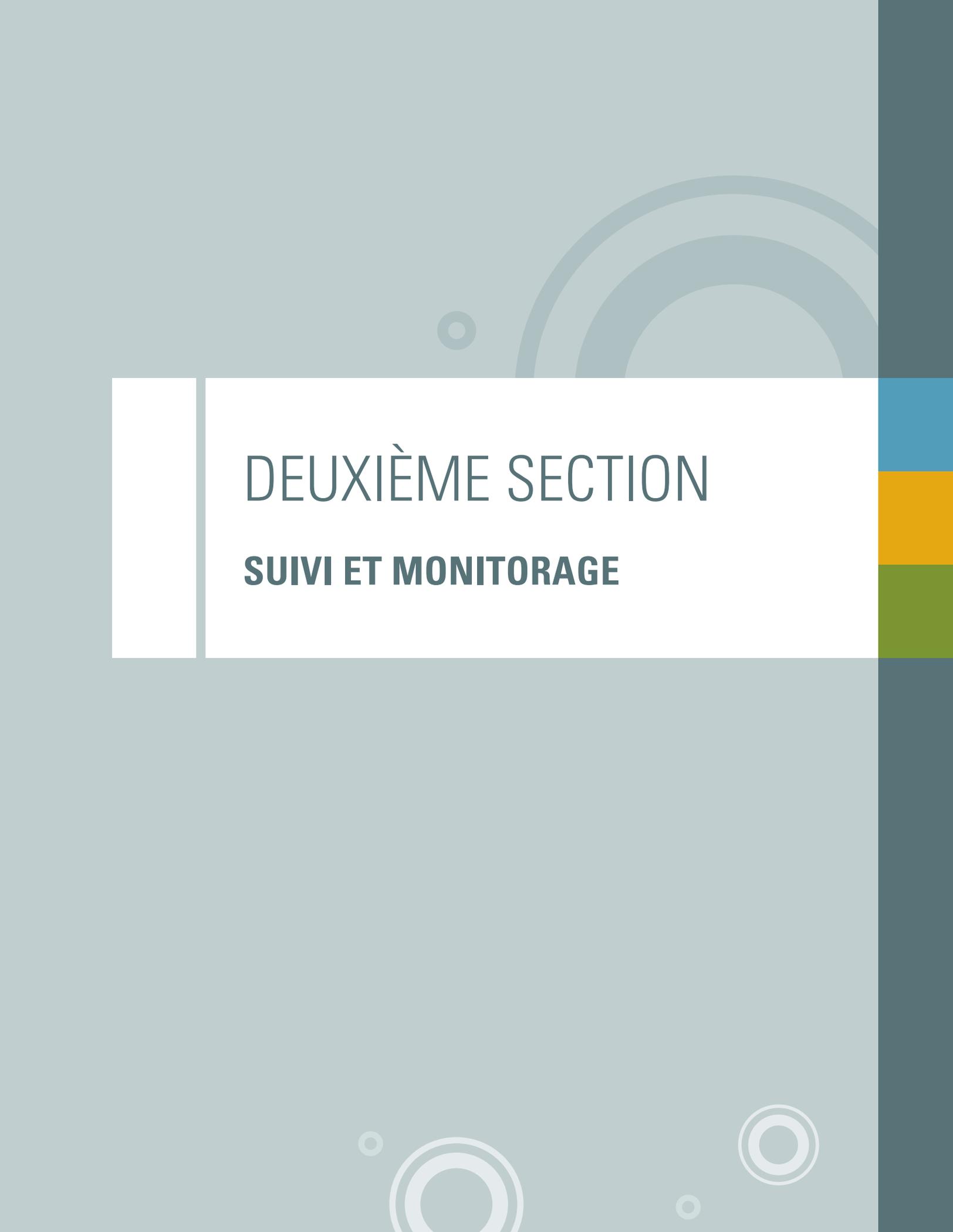
Les résultats de cette recherche seront connus d'ici 3 ans. Une fois les résultats connus, un travail de sensibilisation sera fait auprès des MRC et des municipalités du territoire.

Énoncé d'intention relatif aux risques sismiques

Les autorités compétentes dans le domaine de la sismologie reconnaissent que le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec peut connaître des tremblements de terre importants. Les cartes des probabilités sismiques du Canada préparées par la Direction de la physique du globe du ministère de l'Énergie et des Ressources du Canada, indiquent explicitement cette probabilité. En résumé, si on fait exception de certaines régions côtières de la Colombie-Britannique, le territoire de la Communauté est, au plan sismique, la région habitée la plus à risques du Canada. Plus de 163 tremblements de terre auraient ainsi été enregistrés depuis 1900.

Sur le territoire de la Communauté, il n'existe pas encore de carte délimitant avec précision les secteurs susceptibles de réagir défavorablement lors d'un séisme. On sait toutefois que les secteurs à risques de mouvement de terrain ainsi que les dépôts meubles peu compactés ou saturés d'eau sont les plus à risques. Dans ces secteurs, le passage d'une onde sismique pourrait provoquer des dommages importants aux constructions et infrastructures localisées en ces endroits.

À la suite de l'adoption du PMAD, la Communauté désire réaliser, avec l'aide des partenaires concernées, une étude afin de délimiter les secteurs les plus sensibles et les mesures à prendre en compte pour prévenir les risques.



DEUXIÈME SECTION

SUIVI ET MONITORAGE

Le monitoring

En vertu de la loi, la Communauté métropolitaine de Québec doit se doter, le plus tôt possible après l'entrée en vigueur de son *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD), d'outils de suivi et d'évaluation pour mesurer les progrès réalisés. Elle doit également adopter, dans un délai de trois ans suivant l'entrée en vigueur du premier PMAD, un rapport décrivant, à l'aide des outils de suivi et d'évaluation retenus, la progression de la mise en œuvre de son PMAD. Par la suite, de nouveaux rapports doivent être adoptés à tous les deux ans.

Les outils de suivi et d'évaluation ne font pas, à proprement parler, partie du PMAD. Toutefois, il a été jugé opportun de les intégrer à ce document afin d'indiquer clairement vers où la Communauté métropolitaine de Québec entend aller pour mesurer et suivre la mise en œuvre de son PMAD.

Les indicateurs de suivi proposés

Indicateurs d'ordre général :

Ces indicateurs permettent de suivre l'intégration des stratégies, des orientations, des objectifs, des moyens et des critères du PMAD dans les outils de planification des MRC et des municipalités du territoire. Ainsi, la Communauté s'assure du suivi des moyens de mise en œuvre exigés aux MRC et aux municipalités en vertu des outils de concordance prévus à la loi. Toutefois, il est à noter que ces indicateurs ne permettent pas de suivre l'état d'avancement des critères et des cibles quantifiables inscrits au PMAD. Pour ce faire, il faut se référer aux indicateurs d'ordre spécifiques exposés subséquemment.

Les deux indicateurs d'ordre général retenus sont :

- o nombre et pourcentage de MRC ayant complété leur exercice de conformité au PMAD;
- o nombre et pourcentage de municipalités ayant complété leur exercice de conformité au Schéma d'aménagement et de développement de leur MRC ou agglomération une fois intégrés les stratégies, les orientations, les objectifs, les moyens, les critères et les cibles retenus au PMAD.

Indicateurs d'ordre spécifique :

Ces indicateurs portent sur des objets spécifiques liés au suivi de certains critères et de certaines cibles quantifiables inscrits au PMAD. Ils permettent également d'évaluer la prise en compte de certains aspects liés à la qualité des milieux de vie et à des demandes formulées par la Communauté en matière de bâtiment et d'aménagement éco-responsables. Certains de ces indicateurs sont inspirés de la démarche *Initiative des collectivités Équilibre* supportée par la Société canadienne d'hypothèques et de logement pour encourager des aménagements durables.

SUIVI ET MONITORAGE

STRUCTURER		
Stratégies	Indicateurs de suivi	
Structurer en polarisant la croissance dans les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et le long des axes structurants.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de logements à l'hectare dans les pôles métropolitains et les noyaux périurbains ainsi qu'aux abords des axes structurants. • Nombre d'activités humaines (logements/emplois/études) à l'hectare dans les pôles métropolitains et les noyaux périurbains ainsi qu'aux abords des axes structurants. 	<p>Permet de suivre l'état d'avancement des critères de densité résidentielle et des cibles d'activités humaines inscrits au PMAD.</p> <p>Ces indicateurs révèlent également dans quelle mesure les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et les axes structurants constituent un bassin d'activités et de population suffisant pour soutenir des services de transport collectif.</p>
Structurer en misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises pour le devenir du territoire métropolitain.	<ul style="list-style-type: none"> • Évolution des parts modales des transports collectif et actif sur l'ensemble du territoire. • Évolution du service de transport collectif offert en fonction du nombre d'heures de service des véhicules par habitant. • Évolution des temps de trajet moyen en transport collectif. • Nombre de kilomètres de pistes cyclables par 1 000 habitants. 	Permet de suivre l'état d'avancement des cibles identifiées au PMAD.
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de ménages situés à moins de 400 mètres d'un point d'accès au transport collectif et à moins de 1 kilomètre d'un réseau cyclable métropolitain. 	Exprime, dans quelle mesure, il est possible d'emprunter les réseaux de transport collectif et actif. Il démontre, en partie, l'adéquation entre l'aménagement et les transports collectif et actif.
Structurer en consolidant les secteurs déjà urbanisés afin d'optimiser les investissements.	<ul style="list-style-type: none"> • Part des mises en chantier effectuée dans les secteurs de consolidation. 	Permet de suivre l'état d'avancement des critères identifiés au PMAD.
	<ul style="list-style-type: none"> • Évolution du nombre et du pourcentage de personnes résidant à l'extérieur du territoire de la Communauté et travaillant sur ce territoire (navettage). 	Indique la progression de la dispersion des activités résidentielles à l'extérieur du territoire de la Communauté.

SUIVI ET MONITORAGE

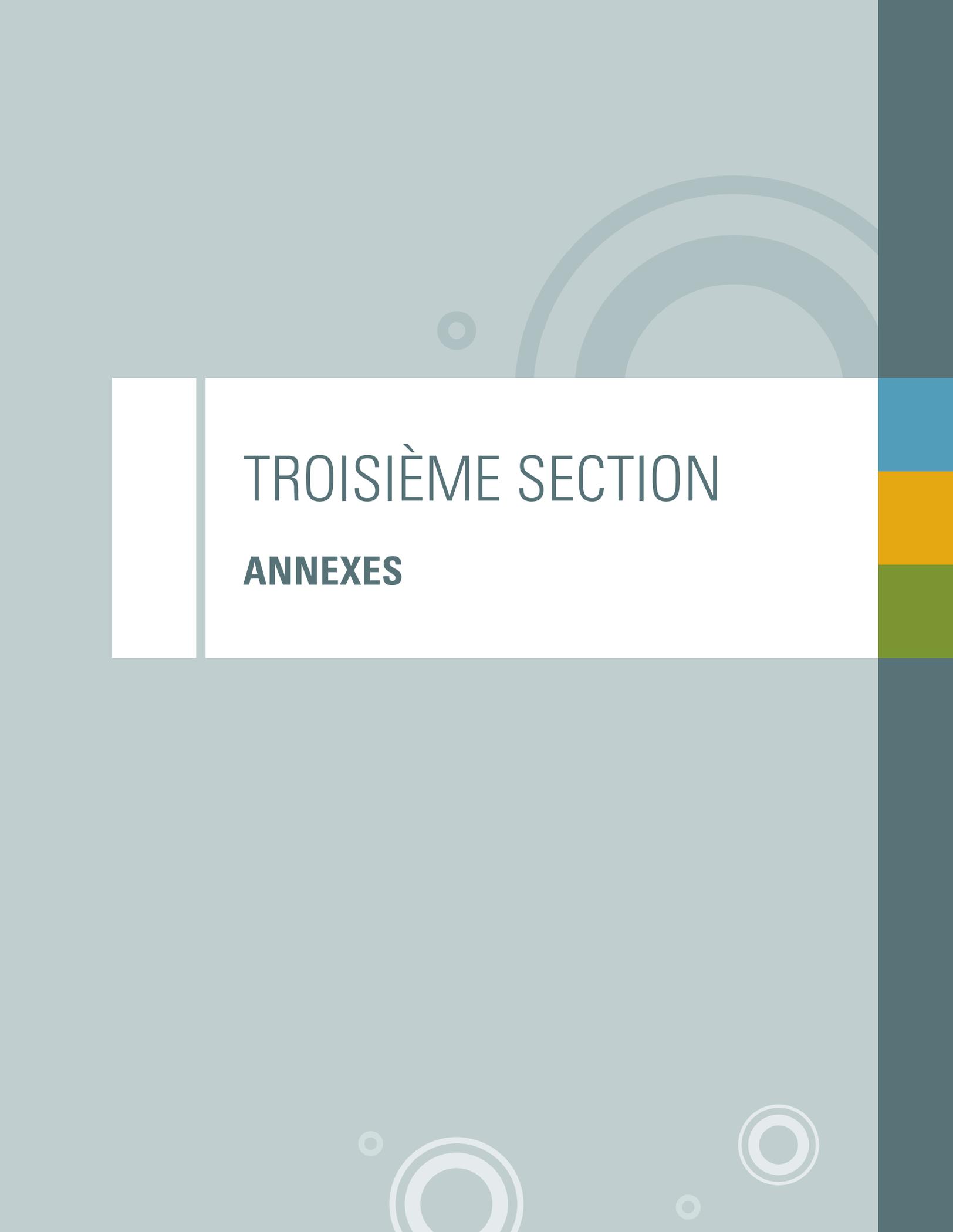
ATTIRER		
Stratégies	Indicateurs de suivi	
Attirer en dotant la région métropolitaine d'infrastructures d'accès performantes.	<ul style="list-style-type: none"> Investissements réalisés pour maintenir ou développer les installations d'intérêt métropolitain donnant accès à la région. 	Permet de suivre les investissements réalisés pour maintenir et accroître l'accessibilité à la région.
Attirer en offrant des milieux de vie innovants et complets.	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de ménages situés à moins de 800 mètres d'une école publique, d'un centre culturel ou sportif, d'une épicerie et d'une pharmacie. Nombre de ménages situés à moins de 400 mètres d'un espace récréatif extérieur tels que parcs, places et milieux naturels aménagés. 	Montre dans quelle mesure les habitations sont situées dans des milieux mixtes et suffisamment proches des destinations quotidiennes pour encourager les déplacements à pied ou à vélo.
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de municipalités ayant mis en place des mesures favorisant des aménagements et des constructions durables. Nombre de bâtiments ou de nouveaux développements ayant reçu une certification environnementale. Nombre de bâtiments recevant du financement public ayant reçu une certification environnementale. 	Permet de suivre la prise en compte des principes favorisant des aménagements et des constructions durables.
Attirer en accueillant la croissance dans des lieux d'emplois de qualité.	<ul style="list-style-type: none"> Évolution des parts modales pour les déplacements domicile-travail. 	Montre dans quelle mesure les aménagements effectués contribuent à l'utilisation des réseaux de transport collectif et actif.
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de municipalités ayant mis en place des mesures favorisant des aménagements et des constructions durables en ce qui a trait aux lieux d'emplois. Nombre de mètres carrés de lieux d'emplois ayant reçu une certification environnementale. 	Permet de suivre la prise en compte des principes favorisant des aménagements et des constructions durables.

SUIVI ET MONITORAGE

ATTIRER		
Stratégies	Indicateurs de suivi	
Attirer en mettant l'agriculture « au cœur » de notre qualité de vie.	• Superficie du territoire zoné agricole	Permet de mesurer le degré de pérennité de la zone agricole.
	• Nombre de municipalités ayant intégré des dispositions favorisant le rapprochement des consommateurs et des producteurs ou le développement de l'agriculture urbaine.	Montre dans quelle mesure les municipalités du territoire favorisent une plus grande interaction entre les milieux bâtis et agricoles.
	• Nombre d'entreprises agricoles ayant reçu une certification environnementale.	Permet d'évaluer la progression des pratiques agricoles éco-responsables.
Attirer en misant sur la qualité de nos espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bâtiments et de km d'axes anciens protégés mis en valeur en fonction des trois niveaux identifiés au PMAD. • Nombre de bâtiments représentatifs de l'occupation récente du territoire protégés ou mis en valeur en fonction des trois niveaux identifiés au PMAD. • Superficie des espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain protégés ou mis en valeur en fonction des trois niveaux identifiés au PMAD. • Ratio du nombre d'hectares d'espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain protégés ou mis en valeur par habitant. • Superficie et pourcentage des aires protégées sur le territoire métropolitain. 	Permet de suivre l'évolution des mesures de protection et de mise en valeur des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques ainsi que leur évolution en nombre d'hectares.
Attirer en valorisant nos paysages identitaires.	• Nombre d'unités de paysages d'intérêt métropolitain faisant l'objet d'une approche concertée.	Permet de suivre l'état d'avancement des préoccupations formulées par la Communauté eu égard aux paysages d'intérêt métropolitain ainsi que le niveau de concertation et de conscientisation des partenaires.
Attirer en faisant du fleuve Saint-Laurent un élément rassembleur.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de kilomètres de rives aménagées à des fins publiques. • Nombre de kilomètres de rives protégées à des fins de conservation ou d'usage récréatif extensif. • Nombre d'accès publics au fleuve (littoral). 	Permet de suivre la mise en valeur du fleuve et des ses rives.

SUIVI ET MONITORAGE

DURER		
Stratégies	Indicateurs de suivi	
Durer en favorisant une utilisation optimale de l'espace.	<ul style="list-style-type: none"> • Indice de consommation d'espace obtenu en divisant, pour chaque municipalité ainsi que pour l'ensemble du territoire de la Communauté, l'augmentation des superficies urbanisées par l'augmentation de la population. • Superficie et pourcentage d'espaces naturels boisés utilisés pour accueillir l'augmentation de la population. • Superficie et pourcentage de terres agricoles utilisées pour accueillir l'augmentation de la population. 	Permet de mesurer l'impact de la croissance de la population sur la consommation d'espaces.
Durer en favorisant une utilisation judicieuse de nos ressources naturelles au profit des générations actuelles et futures.	<ul style="list-style-type: none"> • Qualité de l'eau à l'embouchure des prises d'eau de surface. 	Permet de s'assurer du maintien de la qualité des eaux de surface alimentant les prises d'eau potable des municipalités situées sur le territoire de la Communauté.
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de Kilowatt produit par l'énergie éolienne et par la récupération/transformation des matières résiduelles. 	Révèle dans quelle mesure certains acteurs du territoire de la Communauté participent à l'utilisation des sources naturelles d'énergie renouvelable.
Durer en améliorant notre capacité d'anticiper et d'agir face à certaines circonstances pouvant porter atteinte à la santé, à la sécurité et au bien-être des personnes ou créer des dommages matériels importants.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de municipalités ayant mis en place des actions visant à diminuer l'émission de gaz à effet de serre de leurs véhicules et de leurs bâtiments municipaux • Nombre de municipalités ayant mis en place des actions visant l'adaptation aux changements climatiques. 	Démontre la prise en compte par les municipalités du territoire de la Communauté des enjeux entourant les changements climatiques et l'émission de gaz à effet de serre.



TROISIÈME SECTION

ANNEXES

ANNEXES

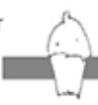
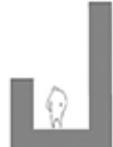
Annexe 1	Les principes de la <i>Rue conviviale</i>	107
Annexe 2	Quelques principes associés à la notion de <i>Form-Based Code</i>	109
Annexe 3	Points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain	112
Annexe 4	Préoccupations exprimées par la Communauté, le 28 octobre 2010, dans le cadre des consultations publiques sur le <i>Plan régional de développement intégré des ressources et du territoire</i> de la Capitale-Nationale.....	116
Annexe 5	Synthèse des préoccupations exprimées par la Communauté, le 27 janvier 2011, dans le cadre des consultations publiques sur la <i>Stratégie d'aménagement durable des forêts (SADF)</i> et le <i>Règlement sur l'aménagement durable des forêts (RADF)</i>	117
Annexe 6	Lexique	118

ANNEXES

ANNEXE 1

Les principes de la *Rue conviviale*

12 critères de qualité de l'espace piéton

La protection	<p>LA PROTECTION CONTRE LES ACCIDENTS ET LA CIRCULATION – SENTIMENT DE SÉCURITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> protection des piétons élimination de la peur liée à la circulation 	<p>LA PROTECTION CONTRE LES CRIMES ET LA VIOLENCE – SE SENTIR EN SÛRETÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> domaine public animé regard sur la rue fonctions chevauchantes jour et nuit éclairage adéquat 	<p>LA PROTECTION CONTRE LES EXPÉRIENCES SENSORIELLES DÉSAGRÉABLES</p> <ul style="list-style-type: none"> vent pluie / neige froid / chaleur pollution bruit, poussière, lumière aveuglante 
	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR MARCHER</p> <ul style="list-style-type: none"> espace pour marcher aucun obstacle surfaces adéquates accessibilité adaptée à tous façades intéressantes 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR RESTER DEBOUT</p> <ul style="list-style-type: none"> effet de bord / espaces intéressants pour rester debout supports 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR S'ASSEOIR</p> <ul style="list-style-type: none"> espaces pour s'asseoir tirer profit des avantages : vue, soleil, gens places adéquates pour s'asseoir bancs pour se reposer 
	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR REGARDER</p> <ul style="list-style-type: none"> distance de regard raisonnable champ de vision non obstruée vues intéressantes éclairage (la nuit) 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR PARLER ET ÉCOUTER</p> <ul style="list-style-type: none"> niveau de bruit bas meublement urbain qui facilite la communication 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR JOUER ET FAIRE DE L'EXERCICE</p> <ul style="list-style-type: none"> invitations à la créativité, à l'activité physique, à l'exercice et au jeu jour et nuit en été et en hiver 
Le plaisir	<p>L'ÉCHELLE</p> <ul style="list-style-type: none"> les bâtiments et les espaces sont conçus à l'échelle humaine 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR PROFITER DES ASPECTS POSITIFS DU CLIMAT</p> <ul style="list-style-type: none"> soleil / ombre chaleur / fraîcheur brise 	<p>LES EXPÉRIENCES SENSORIELLES POSITIVES</p> <ul style="list-style-type: none"> design intéressant et souci du détail matériaux de qualité belles vues arbre, cours d'eau, végétation 

Source : GEHL, J. 2011. *La vie, l'espace, les bâtiments – dans cet ordre*. Revue Urbanité, hiver 2011 : 28-31.

La ville à la hauteur des yeux

Source : "Cities Encountering World Buildings", Urban Design International, 2008.
Further developed: G&W Architects - Urban Quality Consultants, 2009

**A – ACTIF**

Petites unités, beaucoup de portes (15 à 20 portes sur 100 mètres);
Grande variété sur le plan fonctionnel;
Pas d'unités aveugles et peu d'unités passives;
Beaucoup de cachet dans les reliefs des façades;
Articulation verticale des façades;
Détails précis et matériaux de qualité.

**B – ACCUEILLANT**

Unités moyennes (10 à 14 portes sur 100 mètres);
Quelques variétés sur le plan fonctionnel;
Peu d'unités aveugles et passives;
Façades en relief;
Beaucoup de détails.

**C – MÉLANGE**

Grandes et petites unités (6 à 10 portes sur 100 mètres);
Faible variété sur le plan fonctionnel;
Quelques unités aveugles et passives;
Peu de façades en relief;
Peu de détails.

**D – ENNUYANT**

Grandes unités, très peu de portes (2 à 5 portes sur 100 mètres);
Presque aucune variation sur le plan fonctionnel;
Un grand nombre d'unités aveugles ou sans intérêt;
Peu ou pas de détails.

**E – INACTIF**

Grandes unités, peu ou pas de porte (0 à 2 portes sur 100 mètres);
Aucune variation visible sur le plan fonctionnel;
Unités aveugles ou passives;
Façades uniformes, sans détails, rien à voir.

Source : GEHL, J. 2011. La vie, l'espace, les bâtiments – dans cet ordre. Revue Urbanité, hiver 2011 : 28-31.

ANNEXE 2

Quelques principes associés à la notion de *Form-Based Code*

Les « Form-Based Codes » : une approche alternative ou complémentaire au zonage conventionnel.

Un « Form-Based Code » est un outil réglementaire permettant de baliser l'aménagement d'un territoire en mettant l'accent sur l'environnement bâti.

Alors que le zonage classique contrôle les usages et le développement à l'échelle du lot, le « Form base code » cherche davantage à composer un milieu de vie où la rue, les espaces publics et les bâtiments sont mis en relation, voire en interaction. Par conséquent, ce « codage » de l'environnement bâti met davantage l'accent sur l'aménagement urbain que sur des normes visant à réglementer différents usages ou utilisations du sol.



Principes d'aménagement associés au « codage » de l'environnement bâti.

- o Aménager des espaces publics en contrôlant, dans un premier temps, la forme physique de l'environnement bâti et, dans un deuxième temps, les différentes utilisations du sol.
- o Concevoir des milieux de vie de qualité en misant sur une relation étroite entre le cadre bâti et la rue.
- o Créer des collectivités dynamiques et des quartiers viables en misant sur le développement compact, la mixité des fonctions urbaines et la conception de milieux de vie à l'échelle pour les piétons.

Principales différences entre le zonage conventionnel et le « codage » de l'environnement bâti.

Zonage conventionnel	Codage de l'environnement bâti
Subdivision du territoire sous forme de zones afin de gérer les usages et de prescrire des normes d'implantation spécifiques.	Subdivision du territoire sous forme de quartiers-types ou en fonction d'une classification des réseaux de circulation afin de créer des milieux de vie offrant une mixité fonctionnelle adaptée au contexte.
Application uniforme des normes d'aménagement (marges, hauteur, densité, coefficient d'occupation du sol, etc.).	Application des normes d'aménagement orientées vers une mise en relation étroite de la rue, du cadre bâti et des usages.
Planification en fonction des usages.	Planification en fonction de l'aménagement urbain souhaité.
Gestion des usages et de l'implantation du cadre bâti à l'échelle du lot.	Gestion des usages et de l'implantation du cadre bâti de façon à le mettre en relation avec milieu environnant.
Ségrégation des usages (utilisation monofonctionnelle de l'espace, spécialisation du tissu urbain).	Mixité des fonctions urbaines.

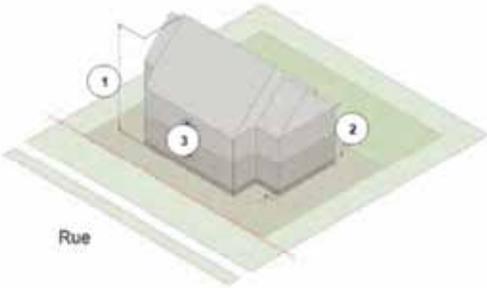
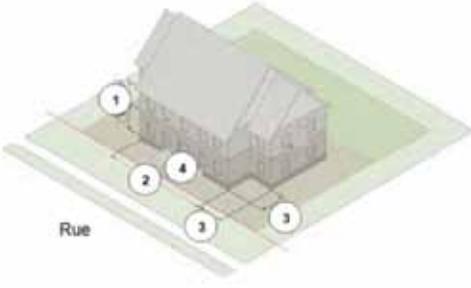
Quelques sites Internet à consulter.

Form-Based Codes Institute (<http://www.formbasedcodes.org/>)

SmartCode (<http://www.smartcodecentral.org/>)

Center for Applied Transect Studies (CATS) (<http://www.transect.org/index.html>)

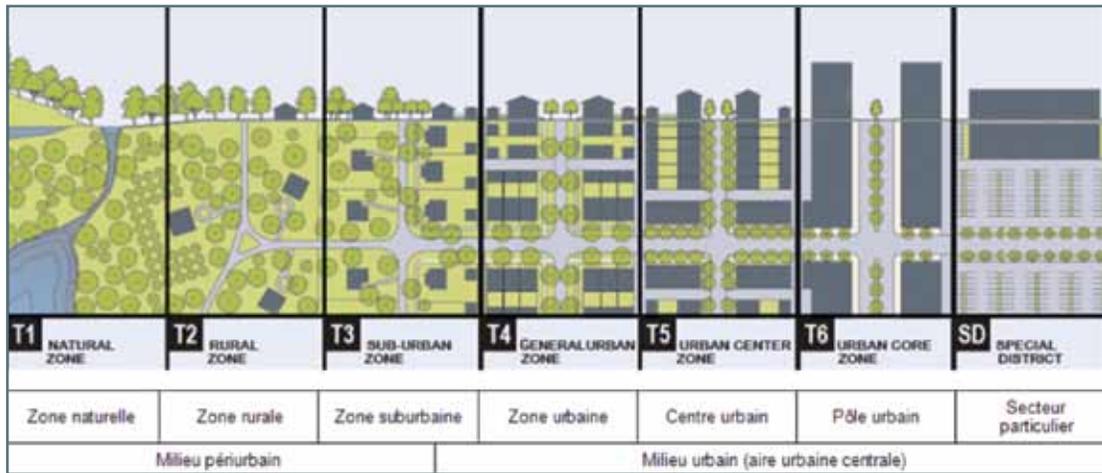
Quelques exemples d'application**Normes d'implantation pour le cadre bâti : 2 approches**

Zonage conventionnel	« Form-Based Code »
	
<p>Usage et hauteur du bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> ① Hauteur maximale du bâtiment : 12 m ② Élévation des étages (min / max) : 2,7 m / 3,7 m ③ Usages autorisés : <ul style="list-style-type: none"> – Résidentiel – Commercial – Administration et services, bureaux 	<p>Forme du cadre bâti</p> <ul style="list-style-type: none"> ① Fenestration (ouvertures) (min / max) : 20% / 40% <p>Articulation de la façade</p> <ul style="list-style-type: none"> ② Façade principale (largeur max) : 12 m ③ En saillie (largeur min) : 3 m <p>Entrée principale du bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> ④ Orientation vers la rue requise

Source : Inspiré de Winter & Company, Form-Based Codes for Existing Contexts, 2010 (http://www.winterandcompany.net/ud_publications.html)

ANNEXES

UNE APPROCHE COMPLÉMENTAIRE AU ZONAGE CONVENTIONNEL Codage de l'environnement bâti en fonction des milieux de vie : l'exemple du couvert forestier



Traitement des interventions	Milieux de vie						
	Zone naturelle (T1)	Zone rurale (T1)	Zone suburbaine (T3)	Zone urbaine (T4)	Centre urbain (T5)	Pôle urbain (T6)	Secteur particulier (T7)
Cible globale de conservation du couvert forestier	N/A	N/A	45 %	30 %	25 %	15 %	40 %
Cible minimale de conservation du couvert forestier dans les espaces publics	N/A	N/A	50 %	50 %	50 %	30 %	50 %
Cible minimale de conservation du couvert forestier par lot privé (milieu bâti)	N/A	6 %	10 %	12 %	N/A	N/A	N/A
Cible minimale de conservation du couvert forestier dans les stationnements	30 %	30 %	30 %	30 %	30 %	30 %	30 %

Source : Inspiré du SmartCode v 9.2, Duany Plater-Zyberk & Company, 2009.

ANNEXE 3

Points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain

1	Observatoire de la Capitale (Complexe G)
2	Promenade-des-Gouverneurs 1
3	Terrasse Dufferin 1
4	Terrasse Dufferin 2
5	Terrasse Dufferin 3
6	Terrasse Dufferin 4
7	Promenade-des-Gouverneurs 2
8	Promenade-des-Gouverneurs 3
9	Promenade-des-Gouverneurs 4
10	Parc des Voiliers
11	Terrasse Grey
12	Bois-de-Coulonge
13	Église Saint-Michel de Sillery
14	Parc de la Falaise
15	Parc aquarium de Québec
16	Parc Cartier-Roberval
17	Église Notre-Dame de Foy
18	Côte du Moulin
19	Terrasse Cadieux
20	Passerelle de la Chute Montmorency
21	Promenade de la Chute Montmorency
22	Manoir Montmorency
23	Sentier du parc Montmorency
24	Belvédère de la Chute Montmorency
25	Téléphérique de la Chute Montmorency
26	Sentier du Cap Rouge
27	Sentier de la Chute 1
28	Sentier de la Chute 3
29	Sentier de la Chute 2
30	Sentier du Cap Gribane 1
31	Sentier de l'Anse de la Montée du Lac
32	Sentier du Cap Brulé 1
33	Sentier du Cap Brulé 2
34	Sentier de la Chute 4
35	Sentier du Cap Gribane 2
36	Cime du Cap Tourmente
37	Sentier du Cap Gribane 3
38	Sentier du Cap Gribane 5
39	Sentier du Cap Gribane 4
40	Sentier du Cap Gribane 6
41	Sentier du Cap Gribane 7
42	Sentier de l'Anse aux Vaches
43	Cap du Salut 1
44	Cap du Salut 2
45	Cap du Salut 3
46	Sentier Mestachibo 2
47	Sentier Mestachibo 1
48	Pont des Chutes-Sainte-Anne
49	Pont McNichols
50	Tour d'observation de Saint-François
51	Espace Félix-Leclerc
52	Entrée de l'Île-d'Orléans
53	Quai de Sainte-Pétronille
54	Quai de Saint-Laurent
55	Quai de Saint-Jean
56	Quai de Saint-François
57	Passerelle du golf le Montmorency
58	Sommet du Mont Bélair
59	Sommet du Mont Irma Levasseur
60	Le Belvédère du marais du Nord
61	Parc Garneau
62	Parc Garneau 2
63	Passerelle du Parc des Chutes-de-la-Chaudière
64	Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière 1
65	Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière 2
66	Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière 3

67	Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière 4
68	Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière 5
69	Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière 6
70	Terrasse de Lévis 1
71	Terrasse de Lévis 2
72	Terrasse de Lévis 3
73	Falaise de Lévis 1
74	Falaise de Lévis 2
75	Cimetière rue Saint-Georges
76	Mont Lauzon
77	Tour d'observation du Marais du Nord
78	Mont-Sainte-Anne 1
79	Mont-Sainte-Anne 2
80	Mont-Sainte-Anne 3
81	Tremplin de saut à ski
82	Chutes Jean-Larose
83	Falaise du Cap Tourmente
84	Sentier du Cap Tourmente
85	Montagne des Ormes
86	Le Relais
87	Mont Stoneham 2
88	Mont Stoneham 1
89	Mont Stoneham 3
90	Route du Mitan 1
91	Route du Mitan 2
92	Route du Mitan 3
93	Route du Mitan 4
94	Route du Mitan 5
95	Route du Mitan 6
96	Mont Allegro 1
97	Mont Allegro 2
98	Sentier du Rocher 1
99	L'Oasis
100	La mélodieuse
101	Les cinq Chutes
102	Le canyon des Sept-Chutes
103	Le Déversoir
104	Le Barrage
105	Les Embruns
106	Sentier du Rocher 2
107	Sentier L'Éperon
108	Sentier de la Rivière à l'Épaule 1
109	Sentier de la Rivière à l'Épaule 2
110	Route Marie-Victorin (132)
111	Église et presbytère Saint-Nicolas
112	Anse Ross
113	Chemin Saint-Joseph
114	Site du futur mémorial du pont de Québec
115	Pont de Québec
116	Pointe Atkinson
117	Rivière Etchemin
118	Piste cyclable (rivière Chaudière-Breakeyville)
119	Route Sainte-André (rivière Chaudières et îles)
120	Croisement routes 116 et 171 (rivière Beauvillage)
121	Parc du Haut Fond
122	Marina de Cap-Rouge
123	Baie de Beauport
124	Quai de Sainte-Anne-de-Beaupré
125	Halte pour roulottes et VR face à la Basilique Sainte-Anne
126	Rue Sainte-Marguerite (Beaupré)
127	Réserve faunique du Cap-Tourmente
128	Anse Benson
129	Futur centre touristique (Boischatel)
130	Parc des Riverains
131	Station de pompage de Château-Richer
132	Rond-point (rue Casgrain)

ANNEXES

CARTE 18 : Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain MRC de la Côte-de-Beaupré et MRC de L'Île d'Orléans



PROJET DE PMAD

Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain

MRC de La Côte-de-Beaupré et MRC de L'Île-d'Orléans

- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
 - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisé)
 - Municipalité

- Réseau routier**
- Autoroute
 - Route nationale et régionale
 - Local

- Hydrographie**
- Plan d'eau
 - Plan d'eau à valeur esthétique
 - Cours d'eau à valeur esthétique

- Les points de vue**
- Site permettant l'observation des paysages d'intérêt métropolitain

ANNEXES

CARTE 19 : Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain
MRC de La Jacques-Cartier et Ville de Québec (partie nord)



PROJET DE PMAD

Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain

MRC de La Jacques-Cartier et Agglomération de Québec (partie nord)

Limites administratives

- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisé)
- Municipalité

Réseau routier

- Autoroute
- Route nationale et régionale
- Local

Hydrographie

- Plan d'eau
- Plan d'eau à valeur esthétique
- Cours d'eau à valeur esthétique

Les points de vue

- Site permettant l'observation des paysages d'intérêt métropolitain

ANNEXE 4

Préoccupations exprimées par la Communauté, le 28 octobre 2010 (résolution no. -2010-110) dans le cadre des consultations publiques sur le *Plan régional de développement intégré des ressources et du territoire* de la Capitale-Nationale

- L'élimination de toute modification ou altération du milieu susceptible d'avoir des impacts négatifs sur l'eau, particulièrement en présence de prises d'eau potable;
- La mise en valeur hautement respectueuse de la capacité de support du milieu naturel;
- L'application du principe de précaution au calcul de la possibilité forestière afin d'éviter tout risque de surexploitation;
- La protection et la mise en valeur des paysages;
- La pérennité de l'accessibilité au territoire et aux ressources, notamment en ce qui a trait à l'entretien des infrastructures routières, aux ponts et aux traverses de cours d'eau.

ANNEXES

ANNEXE 5

Synthèse des préoccupations exprimées par la Communauté, le 27 janvier 2011 (résolution no. C-2001-04), dans le cadre des consultations publiques sur la *Stratégie d'aménagement durable des forêts* (SADF) et le *Règlement sur l'aménagement durable des forêts* (RADF)

Première recommandation

Qu'un mécanisme de consultation plus formel soit mis en place afin, d'une part, que les préoccupations du monde municipal puissent être prises en compte lors de l'élaboration des Plans régionaux de développement intégré des ressources et du territoire (PRDIRT) et des Plans d'aménagement forestier intégré (PAFI) et, d'autre part, qu'un véritable partenariat se mette en place.

Deuxième recommandation

Que l'analyse locale des enjeux écologiques à être préparée par le MRNF dans le cadre de l'élaboration des PAFI tienne compte des orientations et des normes énoncées dans les outils de planification et les outils réglementaires des municipalités, des MRC et des communautés métropolitaines de façon à ce que les activités forestières en terre publique et en terre privée puissent être soumises aux mêmes exigences.

Troisième recommandation

Que les réflexions entourant le développement d'un réseau d'aires protégées abordent également la question des mesures, des moyens, des compensations et des nouvelles approches à mettre en place pour favoriser la création d'aires protégées en milieu privé et ainsi contribuer à la qualité de vie des populations situées à proximité.

Quatrième recommandation

Que l'approche par bassin versant soit adoptée pour l'élaboration des outils de planification et des outils réglementaires entourant les pratiques forestières sur le territoire privé et sur le territoire public afin de maintenir la qualité des écosystèmes et des prises d'eau de surface.

Cinquième recommandation

Que les normes entourant la définition des aires équivalentes de coupe applicables dans les bassins versants de rivières à saumon et de certaines rivières à ouananiche s'appliquent également aux bassins versants des prises d'eau de surface.

Sixième recommandation

Que les normes du futur *Règlement sur l'aménagement durable des forêts* (RADF) prennent en compte les réflexions du monde municipal et, notamment, celles de la Communauté métropolitaine de Québec visant la protection des bassins versants des prises d'eau de surface.

ANNEXE 6**Lexique****Aire protégée :**

Correspond aux aires protégées telles que défini par la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (L.R.Q., c. C-61.01).

Axe structurant :

Correspond aux axes structurants d'intérêt métropolitain identifiés à la carte I.

Bassin visuel :

Correspond aux espaces faisant partie du paysage entourant le fleuve Saint-Laurent tels qu'identifiés à la carte I4.

Composante géographique :

Correspond aux composantes géographiques formant le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, soit : l'agglomération de Québec, la Ville de Lévis, la MRC de La Jacques-Cartier, la MRC de La Côte-de-Beaupré et la MRC de L'Île-d'Orléans.

Densité :

Correspond à un concept global visant à orienter l'intensité de l'occupation du territoire.

Densité résidentielle :

Correspond à une densité moyenne pour les usages résidentiels qui s'exprime en termes de logements à l'hectare pour l'ensemble du territoire visé par la norme. Il s'agit d'une densité nette et conséquemment, le calcul s'effectue à partir des espaces exclusivement destinés à l'usage résidentiel. Pour le calcul de la densité applicable à un développement d'ensemble dans le milieu périurbain, la densité demandée s'établit en fonction du site visé par le projet.

Densité d'activités humaines :

Correspond à une densité minimale qui cumule le nombre d'habitants, le nombre d'emplois et le nombre d'étudiants par hectare pour l'ensemble du territoire visé par la norme.

Équipement :

Englobe les équipements culturels, récréotouristiques, sportifs, d'éducation et de santé de nature privée ou publique.

Équipement à rayonnement métropolitain, régional ou local

Équipement dont le rayonnement est déterminé en fonction de la desserte de celui-ci, par exemple, de par sa notoriété ou son unicité, et où l'on retrouve une densité de population résidente nécessaire pour son fonctionnement saisonnier ou annuel.

Installation d'intérêt métropolitain :

Inclut les installations portuaires, aéroportuaires, ferroviaires et routières telles qu'identifiées au PMAD, incluant leurs voies d'accès, ainsi que les oléoducs et les gazoducs.

Lieu d'emploi :

Espace destiné à accueillir des usages commerciaux, de bureaux, industriels ou institutionnels et, le cas échéant, des usages récréatifs.

Milieu de vie innovant et complet :

Quartiers résidentiels où l'on peut étudier, consommer, se récréer, se reposer, apprendre, se rencontrer et échanger. Ces milieux de vie sont aménagés dans un esprit de développement durable et favoriser l'installation d'une masse critique de résidants et d'activités urbaines de façon à assurer l'animation et la sécurité du milieu de vie.

Milieu périurbain :

Englobe la portion du territoire métropolitain à l'extérieur du centre urbain délimité à la carte 7.

Milieu urbain :

Englobe la portion du territoire métropolitain correspondant au centre urbain délimité à la carte 7.

Noyau périurbain :

Correspond aux noyaux périurbains d'intérêt métropolitain identifiés à la carte 1.

Outils de contrôle :

Correspond aux outils de contrôle en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, par exemple, le zonage, le lotissement ainsi que les règlements à caractères discrétionnaires (ex. : PIIA, PAE, etc.).

Outils de planification :

Correspond aux outils de planification en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, soit le schéma d'aménagement et de développement, le plan d'urbanisme et le programme particulier d'urbanisme.

Périmètre d'urbanisation :

Correspond aux secteurs déjà urbanisés et les secteurs d'expansion urbaine dont les limites apparaissent à la carte 15.

Plan d'eau :

Lac et cours d'eau.

PMAD :

Correspond au *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté métropolitaine de Québec.

Pôle métropolitain :

Correspond aux pôles d'intérêt métropolitain identifiés à la carte 1.

Récréation extensive :

Correspond aux activités de plein air, de loisirs, sportives, culturelles, éducatives ou de conservation et de mise en valeur dont la pratique requiert de grands espaces généralement aménagés ou à l'état naturel avec un bâti de faible importance destiné au confort des usagers (par exemple, des bâtiments d'accueil). Les parcs, les réserves, les sentiers, les centres d'interprétation de la nature, les campings rustiques font notamment partie de cette fonction.

Récréation intensive :

Correspond aux activités de plein air, de loisirs, sportives, culturelles et éducatives dont la pratique requiert de grands espaces généralement aménagés avec un bâti de moyenne à forte importance destiné au confort des usagers et aux usages connexes. Les centres récréatifs ou de vacances, les bases de plein air, les golfs, les établissements de camping, les centres de ski, les marinas, les plages publiques et centres aquatiques font notamment partie de cette fonction.

Réseau vert, bleu et blanc

Correspond aux réseaux métropolitains identifiés au PMAD. Le vert faisant notamment référence aux espaces naturels d'intérêt métropolitain, aux concentrations récréotouristiques et au réseau cyclable métropolitain, le bleu au fleuve, aux plans d'eau et aux parcours de canot et kayak, et le blanc aux sentiers de motoneige provinciaux et régionaux.

Transport actif :

Englobe les divers modes de transport où l'énergie est fournie par l'être humain, par exemple, la marche et le vélo.

Transport collectif

Englobe les divers modes de transport où le véhicule utilisé est partagé par plus d'une personne, par exemple, l'autobus, le train, le transport adapté, le covoiturage, etc.

Zone agricole

Correspond à la zone agricole délimitée par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Zone blanche

Correspond à l'espace situé à l'extérieur de la zone agricole.

Organisme de planification et de coordination, la **Communauté métropolitaine de Québec** intervient particulièrement en aménagement du territoire, en transport métropolitain et en gestion des matières résiduelles. Elle regroupe 28 municipalités et trois MRC comptant un total de 750 000 habitants.

Elle a pour mandat de développer une cohésion des interventions des municipalités et des municipalités régionales de comté (MRC) qui la composent.



**Communauté
métropolitaine
de Québec**

Édifice Le Delta III
2875, boulevard Laurier, 10^e étage, bureau 1000
Québec (Québec) G1V 2M2
Courriel : info@cmquebec.qc.ca

www.cmquebec.qc.ca

Téléphone : 418 641-6250
Télécopieur : 418 641-6545