

PPU

PROGRAMME
PARTICULIER D'URBANISME

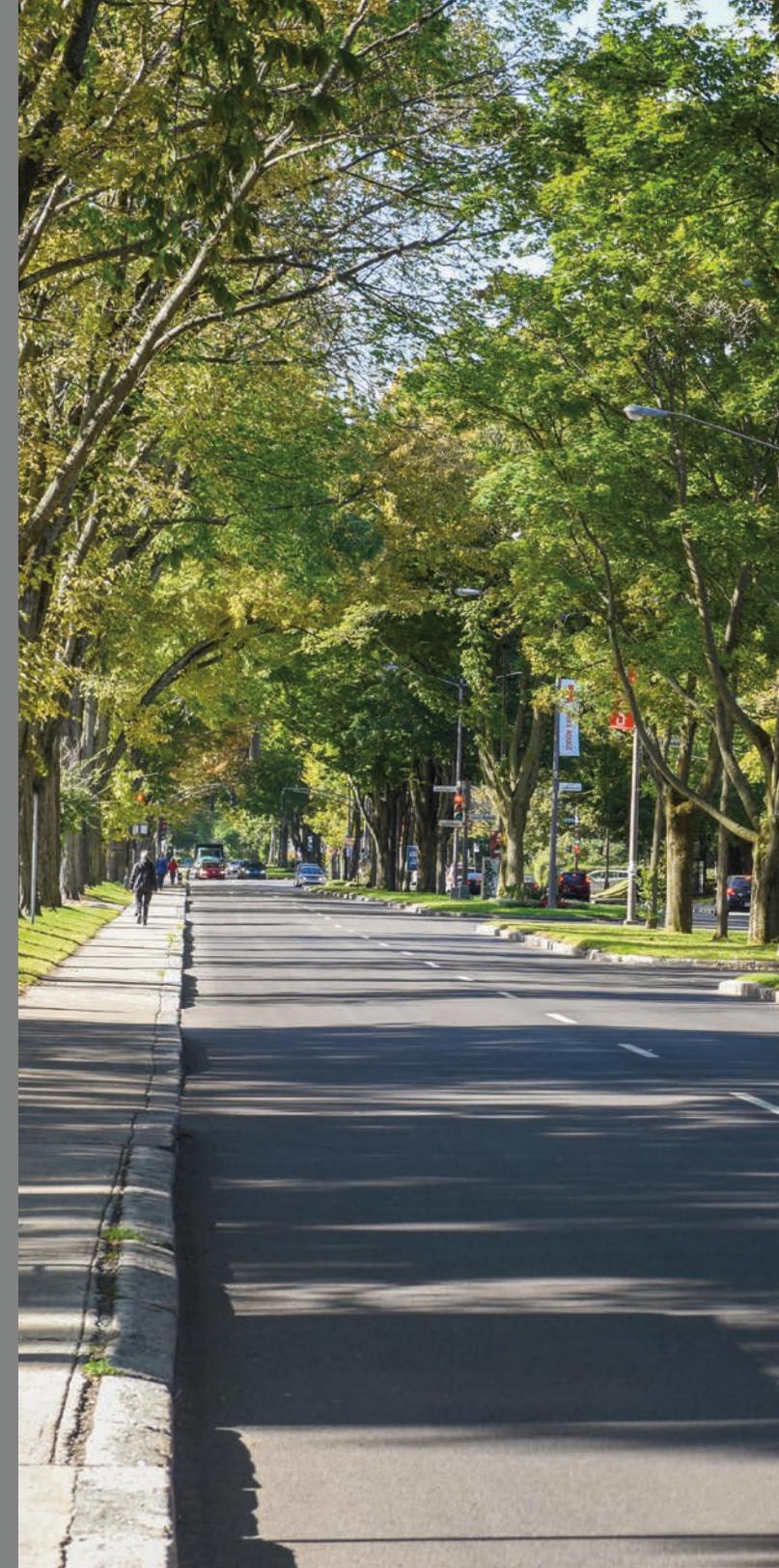
Pôle urbain Belvédère

2017

Version finale adoptée le 5 juin 2017 (R.V.Q. 2496)

En vigueur le 24 juin 2017

Ce document d'édition n'a aucune valeur légale



Poursuivons le développement et la consolidation du pôle urbain Belvédère, pour préserver son attractivité régionale et accroître la qualité de vie des citoyens qui l'habitent et y travaillent.



Hautement prisé pour son emplacement géographique, le pôle urbain Belvédère possède une diversité d'activités sur son territoire : habitations, lieux d'emplois et d'enseignement, établissements de santé et parcs urbains. Sa desserte en transport en commun et ses grands parcs urbains font du pôle Belvédère un milieu de vie complet et attractif au cœur de la ville de Québec.

Ce territoire, qui attirera de nouveaux résidents, travailleurs et investissements au cours des prochaines années, est sujet à une importante évolution. Ainsi, pour accueillir cette croissance, des améliorations à l'aménagement urbain s'avèrent nécessaires. La plantation d'arbres et les pratiques de verdissement deviennent essentielles, tout comme la création de nouveaux lieux de rassemblement et de liens piétonniers et cyclables.

C'est d'ailleurs ce que propose le PPU pour le pôle urbain Belvédère : de favoriser la croissance démographique et économique, d'orienter le développement futur et de planifier des aménagements et des infrastructures de qualité sur un horizon d'environ 25 ans, et ce, tout en bonifiant le milieu de vie des citoyens.

À ce jour, plusieurs activités de consultation ont été menées en amont afin de recueillir les attentes et les besoins des usagers et résidents du secteur. La population, les organismes du milieu concerné par la démarche, les membres des conseils de quartier et les grands propriétaires fonciers du territoire ont eu la chance de s'exprimer par le biais de sondages, de rencontres et de séances de travail. Leurs commentaires et suggestions ont guidé la Ville de Québec dans l'élaboration d'un avant-projet de PPU Belvédère, soumis à des consultations publiques à l'automne 2016. Les mémoires reçus et les commentaires entendus lors des séances d'audition permettent aujourd'hui de présenter un PPU bonifié et un plan d'action reflétant les préoccupations citoyennes.

Le contenu de ce présent PPU est le fruit d'un travail de longue haleine, mais surtout de concertation avec la population, qui porta notre vision d'avenir pour le pôle urbain Belvédère.

En terminant, je souligne l'immense travail réalisé par les professionnels de l'organisation municipale qui ont contribué à la réalisation de ce programme particulier d'urbanisme. Je les remercie pour leurs efforts soutenus.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Julie Lemieux', written in a cursive style.

Julie Lemieux
Vice-présidente du comité exécutif

CHAPITRE 1

Mise en contexte	3
1.1 Territoire visé	4
1.2 Programme particulier d'urbanisme: l'outil de planification retenu pour le pôle urbain Belvédère	5
1.3 Faits saillants des consultations tenues avant l'adoption du projet de programme particulier d'urbanisme	5

CHAPITRE 2

Portrait du territoire et enjeux	9
2.1 Profil sociodémographique de 2011	10
2.2 Activités et vocation du territoire	12
2.3 Cadre bâti	17
2.4 Mobilité et déplacements	20
2.5 Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics	26

CHAPITRE 3

Vision et orientations	28
3.1 Politiques municipales existantes	29
3.2 Vision d'aménagement et de développement	29
3.3 Grandes orientations	30

CHAPITRE 4

Stratégies d'aménagement et de développement	32
4.1 Activités et vocation du territoire	33
4.2 Cadre bâti	38
4.3 Mobilité et déplacements	40
4.4 Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics	44

CHAPITRE 5

Mise en œuvre des stratégies d'aménagement et de développement	48
5.1 Aires d'affectation détaillée et dispositions normatives	49
5.2 Encadrement architectural des projets de développement par la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec	53
5.3 Critères spécifiques relatifs au redéveloppement et à la requalification des grandes propriétés	53
5.4 Programme d'acquisition d'immeubles	60

CONCLUSION

61

ANNEXE

62

Liste de tableaux

Tableau 1 – Répartition modale des déplacements dans le pôle urbain Belvédère	20
--	----

Liste des cartes

Carte 1 – Territoire visé par le Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère	4
Carte 2 – Utilisation du sol	12
Carte 3 – Densité résidentielle nette	15
Carte 4 – Réseau de transport en commun actuel (2017)	21
Carte 5 – Réseau de transport actif et réseau routier actuels (2017)	23
Carte 6 – Schéma conceptuel d'aménagement et de développement relatif aux activités et à la vocation du territoire ainsi qu'au cadre bâti	34

Carte 7 – Schéma conceptuel d'aménagement et de développement relatif à la mobilité et à l'aménagement du domaine public	35
Carte 8 – Sous-secteurs du Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère	49
Carte 9 – Plan des aires d'affectation détaillée	51
Carte 10 – Plan des hauteurs maximales prescrites	52
Carte 11 – Grandes propriétés du secteur d'emplois Mérici	55
Carte 12 – Grandes propriétés du secteur d'emplois Thornhill	57
Carte 13 – Grandes propriétés du secteur des services diocésains de l'archidiocèse de Québec et du pavillon Saint-Dominique	58
Carte 14 – Grandes propriétés du secteur de l'église du Très-Saint-Sacrement	59
Carte 15 – Grandes propriétés du secteur de l'écoquartier La Cité Verte	60

**Mise
en contexte**



1

Mise en contexte

Le pôle urbain Belvédère est situé au cœur de la ville de Québec. En effet, localisé dans la Haute-Ville, il se situe à mi-chemin entre ses deux principales destinations : le secteur du centre-ville et de la colline Parlementaire, ainsi que le secteur du plateau centre de Sainte-Foy.

1.1 Territoire visé

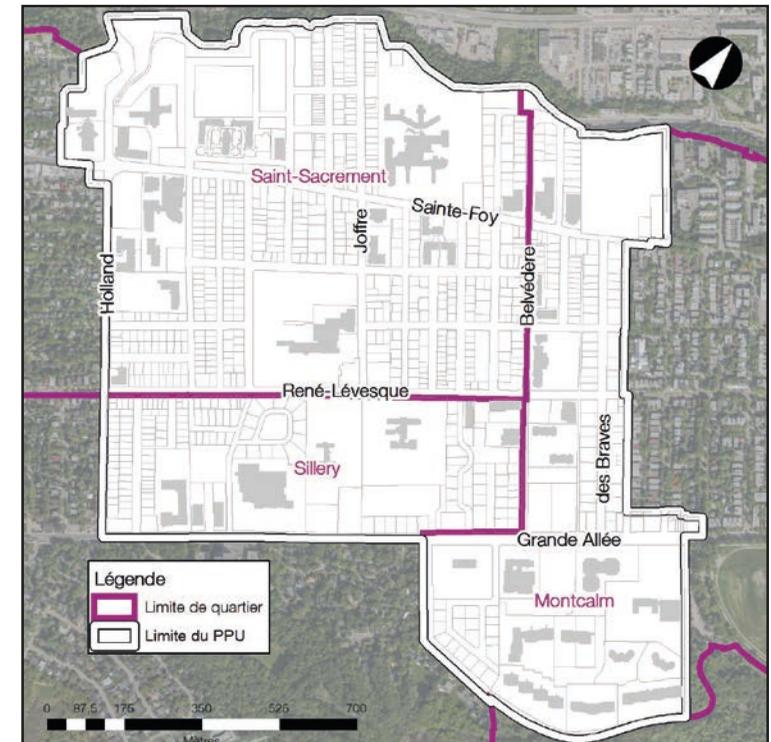
Le pôle urbain Belvédère est lui-même un territoire très attractif, dans lequel se destinent près de 30 000 déplacements quotidiens¹. En 2011, le territoire était habité par 8 710 personnes, alors que 9 855 personnes y travaillaient et qu'environ 2 300 étudiants le fréquentaient².

Sa superficie est d'environ 1,6 km², et ses limites approximatives sont les suivantes :

- **au nord** : le coteau Sainte-Geneviève et la côte de la Pente-Douce ;
- **à l'est** : la rue Murray, l'avenue De Bienville, l'avenue des Laurentides et le parc des Champs-de-Bataille ;
- **au sud** : l'avenue George-VI, l'avenue De Laune et la Grande Allée Ouest ;

- **à l'ouest** : l'avenue Holland et l'avenue Saint-Sacrement, y compris cependant tous les terrains qui forment l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland.

Le pôle urbain Belvédère est un territoire mixte. Une diversité d'activités s'y exerce, de manière généralement harmonieuse. En effet, on y trouve des habitations de divers types réparties sur l'ensemble du territoire, des lieux d'emplois, des lieux d'enseignement, des établissements majeurs de santé, des espaces commerciaux et des équipements à vocation récréative ou communautaire, notamment des parcs. Cette mixité fait de ce territoire un milieu de vie relativement complet, qui répond à plusieurs égards aux principes du développement et de la mobilité durables. Il s'avère ainsi pertinent d'y stimuler le développement et de développer son attractivité.



Carte 1 / Territoire visé par le Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère

1. Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec (2014), *Enquête Origine-Destination 2011*.
2. Statistique Canada (2011), *Enquête nationale des ménages* ; Ville de Québec (2016), *Données sur les établissements d'enseignement*.



Chemin Sainte-Foy

Les limites du pôle urbain Belvédère ont été définies de manière à y inclure l'ensemble des milieux caractérisés par une forte intensité d'activités humaines, c'est-à-dire les endroits fréquentés par une grande concentration de personnes : des résidants, des employés, des visiteurs, etc. Étant donné l'attractivité générale de ce territoire et la pertinence de la renforcer, les milieux propices à supporter une intensification des activités humaines y ont aussi été inclus. Finalement, les milieux adjacents à ces secteurs actuellement ou potentiellement denses ont été intégrés dans le territoire, puisqu'ils sont influencés par celui-ci de manière directe ou indirecte.

1.2 Programme particulier d'urbanisme : l'outil de planification retenu pour le pôle urbain Belvédère

Un programme particulier d'urbanisme (PPU) est un outil de planification mis à la disposition des municipalités par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, chapitre A-19.1). Il permet :

- de planifier l'aménagement du territoire d'un secteur stratégique de la ville et d'y orienter le développement futur en présentant une vision d'avenir, sur un horizon d'environ 25 ans ;
- de préciser, d'encadrer et d'harmoniser les futures interventions de développement publiques et privées.
- Afin d'atteindre ces objectifs, le PPU contient des stratégies d'aménagement et de développement relatives aux objets suivants :
 - les activités qui s'exercent sur le territoire ;
 - les caractéristiques du cadre bâti à préserver ainsi que celles qui sont souhaitées pour les nouvelles constructions ;
 - les réseaux de mobilité et les infrastructures à prévoir pour faciliter les déplacements ;
 - l'aménagement des rues, des parcs et des espaces publics existants, de même que les infrastructures et les équipements à planter.

Finalement, afin de favoriser la mise en œuvre de ces stratégies, il contient les principales règles d'urbanisme qui encadreront les projets de construction et qui devront être intégrées dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements concernés.

Le PPU est donc l'outil retenu pour planifier le développement du pôle urbain Belvédère pour les motifs suivants :

- La majeure partie du territoire est désignée comme un pôle urbain régional dans le *Schéma d'aménagement et de développement* révisé de l'agglomération de Québec. L'élaboration d'un PPU pour ce territoire favorise l'intégration des orientations de ce schéma dans la planification de l'aménagement du territoire de la ville de Québec.
- Situé à la limite de deux anciennes villes, de deux arrondissements et de trois quartiers, ce territoire n'a jamais bénéficié d'une planification d'ensemble, malgré sa centralité à l'échelle régionale et sa forte attractivité.
- Dans un contexte de mobilité durable, la Ville de Québec souhaite orienter la croissance et la consolidation vers les milieux qui sont très bien desservis par le transport en commun.
- Le nombre élevé de personnes qui fréquentent le secteur quotidiennement milite en faveur d'aménagements et d'infrastructures de qualité, au bénéfice de la population qui est en place et de la population à venir.
- Un PPU permettra de coordonner la croissance et l'amélioration de la qualité des milieux de vie.

1.3 Faits saillants des consultations tenues avant l'adoption du projet de programme particulier d'urbanisme

Dans le but de connaître les besoins et les attentes de la population qui fréquente le pôle urbain Belvédère, deux phases de consultation publique ont été organisées avant le dépôt du programme particulier d'urbanisme : la première consistait en une collecte d'informations sur les besoins, alors que la seconde portait sur un avant-projet de PPU.

Les deux phases de consultation ont fait l'objet de rapports de consultation publique, qui sont disponibles sur le site Web de la Ville de Québec³. Cette section en présente les principaux faits saillants.

Ces consultations ont permis à la Ville de Québec d'adapter les stratégies proposées en fonction des commentaires de la population.

1.3.1 Cueillette d'information sur les besoins

Lors de la cueillette d'information sur les besoins organisée à l'automne 2015, les citoyens et les acteurs institutionnels et économiques ont pu s'exprimer sur leurs attentes à l'égard de la transformation et de l'aménagement du pôle urbain Belvédère. Les activités suivantes ont été réalisées : sondage en ligne, entretiens semi-dirigés avec les acteurs institutionnels et économiques et séance de travail avec les conseils de quartier concernés.

Les principaux éléments mentionnés par les participants sont résumés ci-après.

Activités et vocation du territoire

- La densification et l'ajout de logements à l'intérieur du territoire sont des questions qui préoccupent la population. On recommande que la localisation des nouveaux logements soit déterminée selon une logique d'ensemble.
- On souhaite le maintien du caractère des îlots résidentiels existants.
- À l'intérieur du territoire visé par le PPU, il manque de commerces de proximité, de restaurants, de marchés d'alimentation spacieux, etc., particulièrement dans le secteur de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère.

- L'accessibilité à des services personnels et professionnels est jugée adéquate.
- L'accessibilité à des équipements de loisirs est aussi jugée adéquate ; on mentionne néanmoins qu'il serait souhaitable de l'améliorer par l'ajout d'équipements sportifs et de lieux à vocation communautaire afin d'augmenter l'offre.

Cadre bâti

- On souligne la présence de plusieurs éléments qui revêtent un intérêt architectural sur le territoire dont le caractère ancien ou vernaculaire de plusieurs bâtiments et résidences unifamiliales, les immeubles de la Grande Allée et de l'avenue des Braves ainsi que les édifices institutionnels.
- On souhaite des interfaces harmonieuses entre les bâtiments existants et ceux que l'on prévoit construire.
- La diversité des types de logements est un atout du secteur qui doit être maintenu. On devrait notamment prévoir de nouvelles constructions adaptées aux familles.
- Des espaces verts devraient être maintenus sur les terrains lors de la réalisation de projets de construction.
- On souhaite une amélioration de l'environnement bâti et urbain dans le secteur de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère.

Mobilité et déplacements

- La facilité de se déplacer sur le territoire au moyen d'une diversité de modes de déplacement est une caractéristique du territoire que l'on doit maintenir et développer.

- On souhaite une bonification des aménagements favorables au vélo, notamment pour faciliter les accès au corridor Père-Marquette en provenance du nord et du sud.
- On désire des aménagements qui rendront les déplacements des piétons plus conviviaux et sécuritaires, notamment en ce qui a trait à la traversée des artères, à la perméabilité des grands îlots et à l'espace réservé aux piétons.
- On aimerait une amélioration de l'accès au transport en commun.
- La circulation de transit devrait être contenue sur les axes de transport est-ouest.
- On souhaite le maintien d'un nombre adéquat d'espaces de stationnement, qui seraient idéalement souterrains.

Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

- L'omniprésence d'arbres est considérée comme un atout distinctif du secteur.
- La présence et la proximité d'espaces verts de qualité sont souvent soulignées comme des atouts du territoire.
- On déplore l'absence de lieux de rassemblement ou de places publiques.
- On souligne le mauvais état du pavillon de services du parc des Saints-Martyrs.
- On aimerait avoir accès à plus d'espaces verts.
- On désire une mise en valeur du coteau Sainte-Geneviève.
- On souhaite plus de mobilier urbain favorisant l'utilisation de l'espace public.

1.3.2 Faits saillants de la consultation sur l'avant-projet

Au printemps 2016, un avant-projet de programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère a été présenté.

Des séances d'audition des opinions ont été organisées en septembre 2016, au cours desquelles les participants ont pu émettre leurs commentaires sur un contenu préliminaire.

Il en ressort que la majeure partie des participants adhère à la vision, aux orientations et aux stratégies d'aménagement et de développement proposées. Cependant, des préoccupations ont été exprimées relativement aux modalités de mise en œuvre.

Activités et vocation du territoire

- On demande que la mixité sociale et les besoins en logements sociaux soient abordés.
- On souligne que le noyau mixte Holland n'est pas secondaire puisqu'il revêt une importance particulière pour les résidents du quartier Saint-Sacrement.
- On remet en question le fait que l'habitation soit autorisée dans le secteur d'emplois Mérici.
- Quelques demandes de révision quant aux usages autorisés ont été formulées.

Cadre bâti

- Des préoccupations ont été exprimées relativement aux nouvelles constructions dans les parties du territoire qui doivent être densifiées, redéveloppées ou requalifiées :
 - distances de dégagement entre les constructions futures et les bâtiments existants ;
 - modulation des hauteurs maximales autorisées.
- On souhaite qu'une plus grande importance soit accordée au patrimoine bâti du territoire.

Mobilité et déplacements

- On soulève des préoccupations relativement à la circulation automobile dans le territoire et aux répercussions qu'auront les nouveaux ensembles immobiliers sur celle-ci.
- On demande que les espaces de stationnement soient gérés de manière rationnelle et que les nouveaux espaces soient souterrains.
- On souhaite que les modalités d'aménagement des liens piétons ou cyclables qui doivent être créés soient précisées, notamment sur les grandes propriétés à redévelopper ou à requalifier.

Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

- On demande qu'une plus grande protection des arbres soit assurée.
- On suggère de revoir complètement l'aménagement du parc des Saints-Martyrs.
- On désire que les jardins communautaires existants soient intégrés dans la planification du territoire.



**Portrait du territoire
et enjeux**

2

2

Portrait du territoire et enjeux

Le pôle urbain Belvédère étant un milieu mixte et complexe, un portrait du territoire et des gens qui l'habitent et le fréquentent permet d'en comprendre les dynamiques. De ce portrait se dégagent des enjeux qui sont abordés dans le programme particulier d'urbanisme.

2.1 Profil sociodémographique de 2011⁴

En 2011, la population du pôle urbain Belvédère présentait les caractéristiques suivantes :

- On dénombre 8 710 résidants sur le territoire, dont 3 605 hommes et 5 105 femmes.
- L'âge médian de la population est de 56,6 ans, alors qu'il est de 43,5 ans dans l'ensemble de la ville de Québec. Il y a cependant des variations considérables à l'intérieur du territoire du pôle urbain. De fait, dans le quadrilatère central⁵, l'âge médian est de 38,8 ans, alors qu'il atteint 67,8 ans dans le secteur de l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland et 64,4 ans dans le secteur des Jardins Mérici.

- 5,2 % de la population est âgée de moins de 15 ans (453 personnes), alors que ce pourcentage est de 13,1 % pour la ville de Québec.
- La population active compte 4 000 individus. Ainsi, plus de 50 % de la population est inactive. Cela s'explique notamment par l'âge médian élevé : une part importante de la population serait retraitée.
- Pour l'ensemble de la ville de Québec, le taux d'activité est nettement supérieur (69,9 %).
- Le revenu médian des personnes est de 37 635 \$, et le revenu moyen s'élève à 50 985 \$. Ces revenus sont supérieurs à ceux dans la ville de Québec, qui sont respectivement de 31 400 \$ et de 37 907 \$. On note par ailleurs des différences dans les diverses

parties du territoire. De manière générale, le revenu médian est plus bas dans les parties nord du territoire et plus élevé dans les parties sud. Il varie ainsi entre 28 112 \$ et 51 344 \$⁶.

En 2011, les ménages du pôle urbain Belvédère présentaient les caractéristiques suivantes :

- On trouve 5 005 ménages privés⁷.
- La taille moyenne des ménages privés est de 1,6 personne, alors qu'elle est de 2,0 personnes pour la ville de Québec.

4. Les informations sociodémographiques contenues dans la présente section proviennent des documents suivants : Statistique Canada (2011), *Enquête nationale auprès des ménages, profil semi-personnalisé* ; Statistique Canada (2011), *Recensement 2011, profil semi-personnalisé*. Cela ne constitue pas une approbation de ce produit par Statistique Canada.

5. Il s'agit du quadrilatère formé approximativement par le chemin Sainte-Foy, l'avenue des Braves, le boulevard René-Lévesque et l'avenue Joffre.

6. Il s'agit du revenu avant imposition.

7. Un ménage privé est défini par Statistique Canada comme « une personne ou un groupe de personnes occupant un même logement ».

- Un peu plus de la moitié des ménages (56,7 % ou 2 840 ménages) ne sont composés que d'une seule personne, alors que cette proportion est de 38,6 % pour la ville de Québec. On trouve les plus fortes concentrations de personnes qui habitent seules dans les secteurs de l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland et des Jardins Mérici. Par opposition, le quadrilatère central compte peu de ménages composés d'une seule personne.
- Le revenu médian des ménages du territoire est de 48 858 \$ et le revenu moyen se chiffre à 74 593 \$, alors que ces revenus sont respectivement de 51 775 \$ et de 65 153 \$ pour la ville de Québec⁸.
- Parmi ces ménages, on dénombre 1 830 familles⁹, dont 33 % habitent avec au moins un enfant. La taille moyenne des familles est de 2,4 personnes. Pour la ville de Québec, elle s'élève à 2,7 personnes, et 52 % des familles habitent avec au moins un enfant.

En 2011, les visiteurs réguliers du pôle urbain présentaient les caractéristiques suivantes :

- Le territoire est fréquenté par 2 300 étudiants et 9 855 travailleurs. Les données du recensement montrent que les travailleurs se trouvent principalement aux abords du chemin Sainte-Foy et de la Grande Allée.
- Parmi les travailleurs, 8 395 (85,2 %) détiennent un certificat, un diplôme ou un grade postsecondaire, et 4 270 (43,3 %) ont un diplôme d'études supérieures (baccalauréat ou niveau supérieur).
- Le revenu médian des travailleurs du territoire est de 48 098 \$, et le revenu moyen se situe à 58 297 \$¹⁰.

2.1.1 Enjeux

Sur la base de ces constats, la ville estime que de manière prioritaire, le PPU doit agir sur les enjeux qui suivent. Ceux-ci étant de portée globale, ils sont considérés de manière transversale dans le PPU et ne font pas, aux chapitres 3 et 4, l'objet d'orientations et de stratégies d'aménagement et de développement distinctes.

ENJEU 1 Vieillesse de la population

Il appert que l'âge de la population du pôle urbain Belvédère est plus élevé que l'âge moyen des habitants de la ville de Québec, ce qui est le signe d'une population vieillissante. Cette caractéristique du milieu est à prendre en considération dans la définition des types d'habitations que l'on doit prévoir, notamment dans le but de faciliter le maintien des personnes âgées dans leur milieu de vie.

ENJEU 2 Présence de familles avec des enfants

La présence limitée de familles avec des enfants dans le territoire ne favorise pas la mixité générationnelle. Pour attirer de jeunes familles, des types de logements adaptés à leurs besoins doivent être offerts. Notamment, l'accès à des espaces extérieurs privatifs est un critère important pour les familles.

ENJEU 3 Mixité sociale

On constate que les revenus des résidents du territoire sont généralement plus élevés que le revenu moyen des résidents de la ville de Québec. Cela laisse présager que le territoire est moins accessible à une portion de la population. L'offre de logements qui répondent aux besoins des personnes ayant un revenu moins élevé doit être développée.

8. Il s'agit du revenu avant imposition.

9. Une famille de recensement est définie par Statistique Canada comme « un couple marié (avec ou sans enfants), un couple en union libre (avec ou sans enfants) ou une famille comptant un seul parent ».

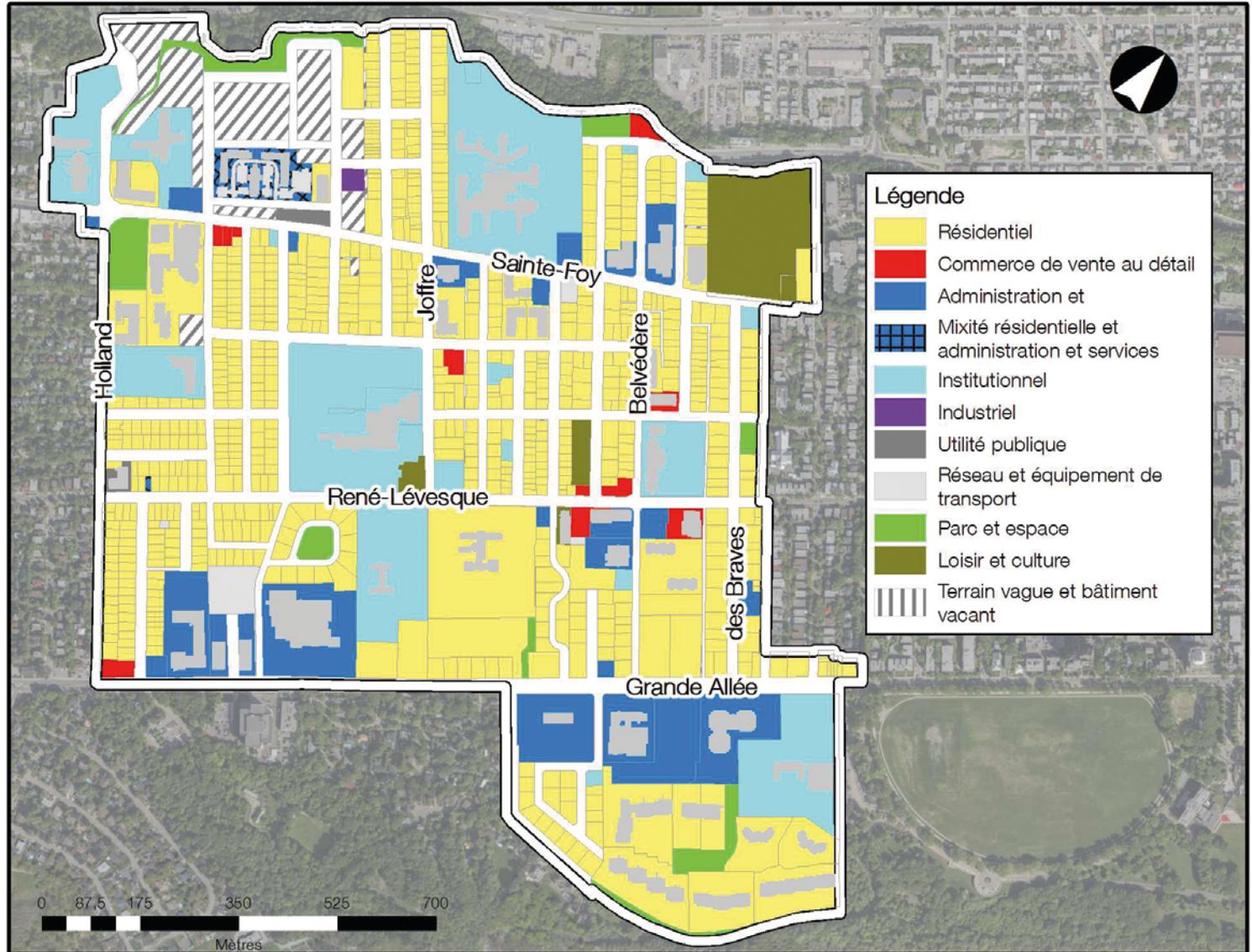
10. Il s'agit du revenu avant imposition.

2.2 Activités et vocation du territoire

2.2.1 Répartition spatiale des activités

Une diversité d'activités, de différentes intensités, se déroule à l'intérieur du pôle urbain Belvédère. Cette variété favorise l'attractivité du territoire. Plus précisément, les différents usages s'exercent de la manière suivante sur le territoire :

- Des résidences sont réparties sur l'ensemble du territoire : on dénombre environ 5 500 logements. Il existe des secteurs qui ont une forte densité résidentielle, comme ceux des ensembles immobiliers Les Jardins Mérici ou Le Samuel-Holland, ainsi que des secteurs de faible ou de moyenne densité, comme les milieux résidentiels situés entre le chemin Sainte-Foy et le boulevard René-Lévesque.



Carte 2 / Utilisation du sol

Complexe résidentiel Le Samuel-Holland



Complexe résidentiel Les Jardins Mérici



Secteur d'emplois Mérici



- Des immeubles abritant des logements subventionnés se trouvent principalement dans la partie sud du territoire :
 - Onze logements subventionnés sont situés à l'intersection de l'avenue Chouinard et de la côte de la Pente-Douce, alors que 40 logements subventionnés, gérés par l'Office municipal d'habitation de Québec, ont récemment été construits dans le cadre du projet immobilier La Cité Verte. De plus, on trouve environ 160 logements subventionnés à moins de 500 mètres du territoire visé par le PPU.
 - Les rénovations en cours au YWCA, auxquelles la Ville de Québec contribue financièrement, permettront d'offrir 60 chambres aux femmes en difficulté.
- Le territoire comprend plusieurs lieux d'emplois répartis dans trois secteurs principaux où il y a des terrains sous-utilisés comme des aires de stationnement extérieur :
 - le secteur d'emplois Mérici (situé aux abords de la Grande Allée Ouest, entre l'avenue de Laune et l'avenue Montcalm);
 - le secteur d'emplois Thornhill (situé à l'intersection de la Grande Allée Ouest et de l'avenue Thornhill);
 - le secteur d'emplois Chemin Sainte-Foy (situé aux abords du chemin Sainte-Foy, entre l'avenue Joffre et l'avenue Chouinard).

Secteur d'emplois Thornhill (source : Google StreetView)



Noyau mixte Holland



Secteur d'emplois Chemin Sainte-Foy (source : Google StreetView)



Noyau mixte Belvédère



- L'offre commerciale sur le territoire est limitée. Elle est principalement proposée dans deux noyaux mixtes :
 - le noyau mixte Belvédère, situé à proximité de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère ;
 - le noyau mixte Holland, situé à l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland ; ce secteur est adjacent à l'artère commerciale du chemin Sainte-Foy, sur laquelle on trouve une diversité de commerces.
- Des secteurs commerciaux se trouvent à proximité (chemin Sainte-Foy, avenue Cartier, avenue Maguire et avenue Myrand) et répondent, du moins en partie, aux besoins en commerces de proximité des résidents du pôle urbain Belvédère.
- Plusieurs équipements publics ou institutionnels structurants sont présents à l'intérieur du périmètre du PPU :
 - deux écoles primaires : Holland School et institut Saint-Joseph ;
 - deux écoles secondaires : Quebec High School et collège Saint-Charles-Garnier ;
 - une école spécialisée : École oraliste de Québec ;
 - un établissement d'enseignement postsecondaire : collège Mérici ;
 - une bibliothèque : la succursale Collège-des-Jésuites, qui fait partie du réseau des bibliothèques de la Ville de Québec ;
 - deux hôpitaux : hôpital du Saint-Sacrement et hôpital Jeffery Hale ;
 - un centre communautaire : YWCA.

2.2.2 Densité résidentielle

- La densité résidentielle nette moyenne est de 95 logements par hectare. La densité résidentielle brute, quant à elle, atteint 34 logements par hectare¹¹. À titre comparatif, la densité nette moyenne au centre-ville de Québec est de 180 logements par hectare.
- Certains corridors de transport en commun, notamment le boulevard René-Lévesque et l'avenue Belvédère, sont bordés en partie par des propriétés de faible densité.

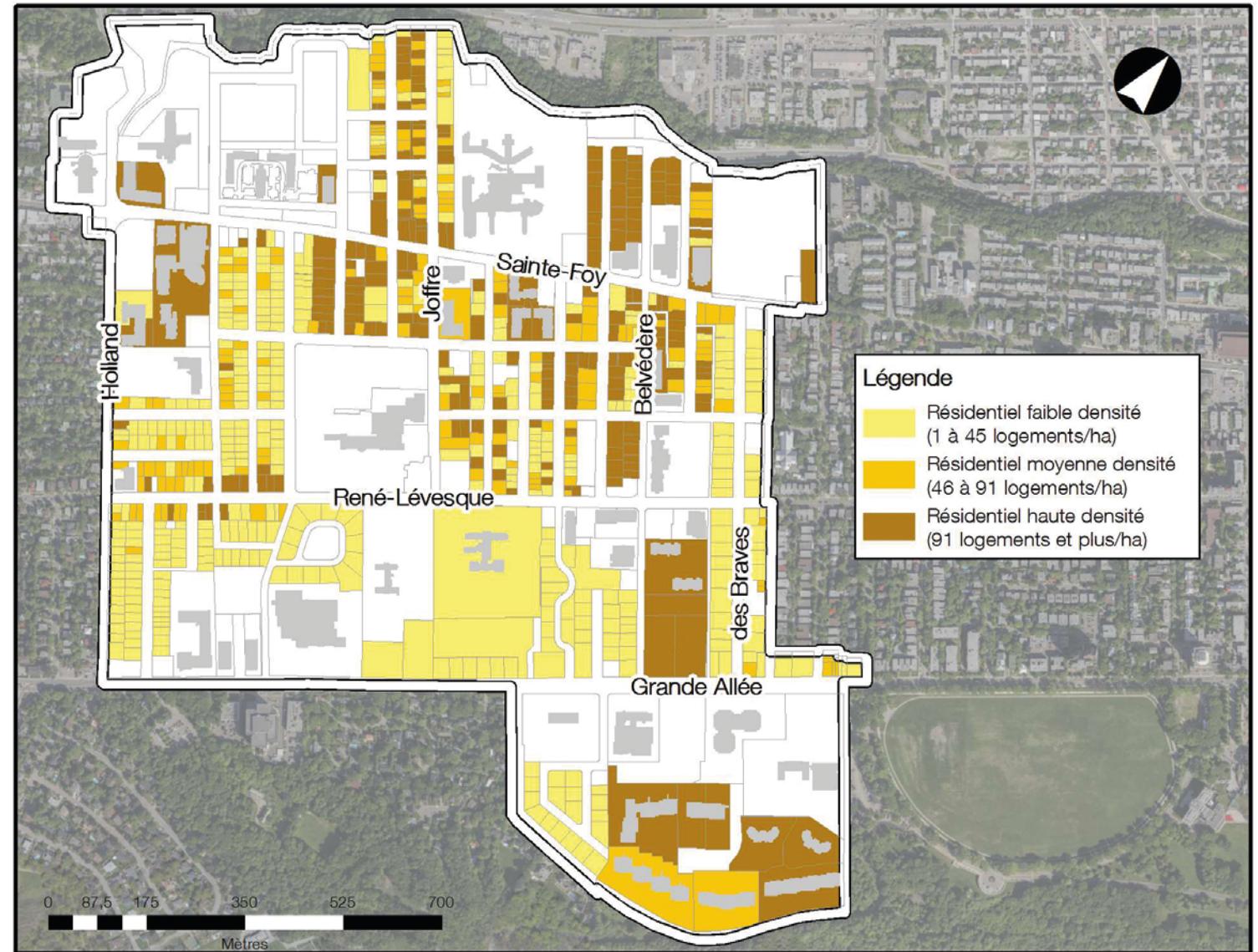
2.2.3 Perspectives de croissance immobilière

Le pôle urbain Belvédère présente une grande attractivité pour l'expansion de divers usages, notamment les usages résidentiels et ceux qui concernent l'administration et les services. Étant donné la croissance anticipée du nombre de résidents et d'employés qui fréquentent le secteur, l'ajout d'usages commerciaux peut aussi être envisagé, dans une moindre mesure. Une étude des perspectives de croissance du marché immobilier conduite pour le compte de la Ville de Québec en 2015¹² établit les potentiels de croissance suivants, sur un horizon de 20 ans :

- On estime que la croissance à l'intérieur du pôle urbain Belvédère atteint entre 1 500 et 2 000 nouveaux logements, tous les modes d'occupation et les types d'habitations confondus.
- En ce qui concerne le marché pour les locaux à bureaux, le secteur devrait absorber approximativement entre 18 000 et 28 000 mètres carrés d'espaces additionnels.
- Quant aux espaces commerciaux, l'augmentation attendue se situe entre 5 000 et 7 500 mètres carrés de superficie de plancher. Les futurs commerces auront besoin majoritairement de petites surfaces de plancher, et leur viabilité à long terme est tributaire d'une densification, particulièrement dans les secteurs mixtes.

11. La densité nette est le ratio entre le nombre de logements par terrain et la superficie de ce terrain. La superficie des rues, des espaces publics et des propriétés non résidentielles n'est pas considérée dans ce calcul. La densité brute est le ratio entre le nombre de logements dans un territoire et la superficie totale de ce territoire.

12. DeRico Experts-conseil (2015). *Consultation sur le marché – Secteur pôle urbain Belvédère à Québec.*



Carte 3 / Densité résidentielle nette

2.2.4 Enjeux

Ce portrait sommaire des activités s'exerçant sur le territoire permet de dégager les cinq enjeux pour le développement du territoire suivants. Ceux-ci seront traités dans le cadre du PPU.

ENJEU 4 **Disponibilité** **de nouveaux lieux** **résidentiels**

Le territoire visé par le PPU est défini comme un pôle urbain, en raison de l'intensité élevée d'activités humaines qu'on y trouve et de la très bonne desserte par le transport en commun. Lorsqu'on considère de surcroît sa proximité avec d'autres centres urbains comme le centre-ville et le plateau centre de Sainte-Foy, ainsi qu'avec l'Université Laval, on constate que le territoire est très attractif pour l'implantation de nouvelles habitations. Cependant, en raison de la rareté des terrains disponibles, la localisation de ces nouveaux logements doit être planifiée avec cohérence pour que ces ajouts se fassent de manière harmonieuse.

ENJEU 5 **Localisation de la croissance** **aux endroits les mieux desservis** **par le transport en commun**

Les corridors desservis par le transport en commun et les nœuds de correspondance sont les endroits où l'on doit encourager la croissance en priorité, afin de favoriser l'arrimage entre la planification des transports et l'aménagement du territoire. Par le passé, ces endroits n'ont pas été systématiquement ciblés comme des axes prioritaires de densification résidentielle.

ENJEU 6 **Offre de nouveaux** **lieux de travail**

Étant donné la desserte par le transport en commun, le pôle urbain Belvédère est un emplacement de choix pour les lieux d'emplois, surtout dans un contexte de mobilité durable. On trouve déjà un nombre considérable d'employés dans les secteurs d'emplois existants. Cependant, afin que soit renforcée la structure urbaine de la ville de Québec, le pôle urbain pourrait accueillir plus d'employés, dans la mesure où les conditions permettant d'accroître le nombre de locaux destinés à l'emploi seront présentes.

ENJEU 7 **Dynamisme** **de l'activité** **commerciale**

Il y a, à l'intérieur du territoire visé par le PPU, peu de commerces de proximité qui répondent aux besoins des citoyens. Malgré la présence d'autres secteurs commerciaux à proximité, la population mentionne son insatisfaction quant à l'accès à des commerces où elle peut effectuer des achats courants et semi-courants. Cependant, à l'heure actuelle, les commerces du secteur éprouvent des difficultés, car ils n'obtiennent pas toujours l'achalandage nécessaire pour assurer leur rentabilité. La distribution et le dynamisme de l'offre commerciale sur le territoire sont donc des enjeux importants, qui sont par ailleurs liés à l'intensité de l'activité humaine. Le succès des commerces reposera, entre autres choses, sur une augmentation du nombre de personnes qui fréquentent et habitent le territoire du pôle urbain Belvédère.

ENJEU 8 **Mise en valeur des établissements** **publics et des institutions**

Les nombreux établissements publics et les multiples institutions sur le territoire contribuent de manière importante à l'attractivité du secteur. Les établissements d'enseignement et les hôpitaux répondent aux besoins des résidents et attirent des personnes de toute la région de Québec, alors que les équipements communautaires et de loisirs contribuent à la vie de quartier. Des conditions favorables au maintien de ces établissements doivent être créées.

2.3 Cadre bâti

2.3.1 Typologie des bâtiments

Tout comme la diversité d'usages, la diversité du cadre bâti est une caractéristique du pôle urbain Belvédère. Elle se traduit de la manière suivante :

- Plusieurs types de bâtiments résidentiels cohabitent harmonieusement à l'intérieur du territoire :
 - Les maisons unifamiliales et les duplex : ces habitations sont situées principalement dans la portion ouest du territoire, soit approximativement à l'ouest des avenues Louis-Fréchette et Thornhill, ainsi que le long de la Grande Allée Ouest et de l'avenue des Braves.
 - Les bâtiments multifamiliaux qui abritent plusieurs logements : ils sont principalement situés dans les parties nord et est du territoire, soit à l'est de l'avenue Louis-Fréchette et au sud du boulevard René-Lévesque. Dans ces secteurs, les bâtiments multifamiliaux cohabitent avec des bâtiments de plus faible gabarit, comme des duplex ou des triplex.
 - Les complexes résidentiels qui comptent un nombre supérieur de logements : Le Samuel-Holland, Les Jardins Mérici et Le Gibraltar.
- On trouve plusieurs immeubles institutionnels de type pavillonnaire. Ceux-ci correspondent aux établissements d'enseignement et de santé, aux lieux d'emplois et aux propriétés conventuelles (pavillon Saint-Dominique, terrains des services diocésains de l'archidiocèse de Québec, grandes propriétés de la Grande Allée Ouest, terrains de La Cité Verte, terrains des hôpitaux du Saint-Sacrement et Jeffery Hale, et terrains de l'église du Très-Saint-Sacrement). Les coefficients d'occupation du sol sont faibles pour ces propriétés, ce qui indique la présence de grands espaces sous-utilisés, notamment des aires de stationnement extérieur.

Résidence unifamiliale sur l'avenue Sir-Adolphe-Routhier



Complexe résidentiel Le Gibraltar



Bâtiments multifamiliaux sur l'avenue Calixa-Lavallée



Résidence Monseigneur-Lemay des Sœurs du Bon-Pasteur (La Cité Verte)



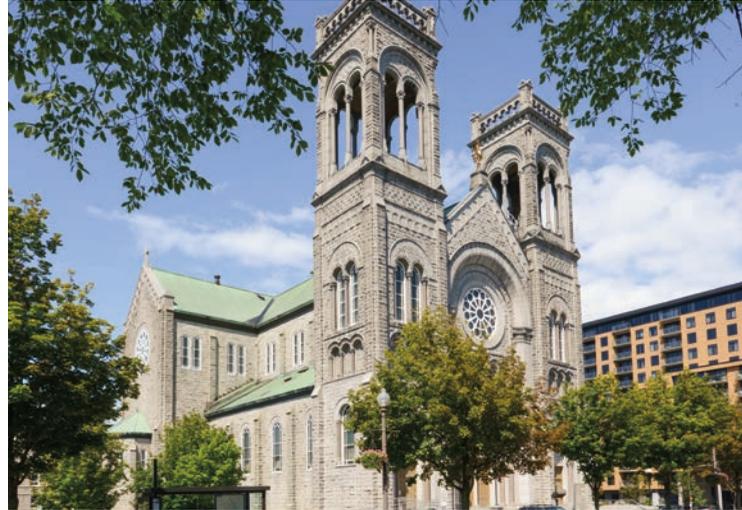
Résidences de l'avenue des Braves



Collège Saint-Charles-Garnier



Église du Très-Saint-Sacrement



Grande Allée



2.3.2 Architecture et patrimoine

Le territoire comprend plusieurs bâtiments d'une valeur architecturale et patrimoniale considérable qui sont répertoriés dans l'inventaire des bâtiments patrimoniaux de la Ville de Québec. Plus précisément :

- Trente-deux bâtiments présentent une valeur patrimoniale élevée.
 - Parmi les bâtiments à valeur élevée, on en trouve plusieurs dont la vocation d'origine ou la vocation actuelle est institutionnelle :
 - l'église du Très-Saint-Sacrement ;
 - l'hôpital du Saint-Sacrement ;
 - le siège social de l'Industrielle Alliance situé sur la Grande Allée ;
 - l'école secondaire Quebec High School ;
 - l'ancienne école des Saints-Martyrs-Canadiens ;
 - le collège Saint-Charles-Garnier ;
 - la résidence Monseigneur-Lemay des Sœurs du Bon-Pasteur.
 - Des résidences unifamiliales réparties sur l'ensemble du territoire présentent une bonne valeur ou une valeur élevée. On en trouve par ailleurs une concentration éloquentes sur la Grande Allée Ouest (dix bâtiments) et sur l'avenue des Braves (sept bâtiments).
- Le milieu bâti en général présente les caractéristiques suivantes, qui sont dignes de mention :
- La Grande Allée Ouest est un parcours cérémonial d'entrée dans la ville ; les grands parterres et les bâtiments implantés en retrait contribuent au caractère particulier de l'endroit.
 - Certains secteurs sont caractérisés par une dévitalisation du cadre bâti, notamment le secteur de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère, ainsi que le versant ouest de l'avenue Belvédère.
 - On a vu, au cours des dernières années, l'apparition de nouvelles constructions qui s'inscrivent dans le courant de l'architecture durable. À titre d'exemple, le projet immobilier La Cité Verte se démarque par son approche de développement durable.

2.3.3 Enjeux

Ainsi, ce portrait permet d'identifier les principaux éléments sur lesquels la Ville de Québec devra agir, relativement au cadre bâti existant et projeté dans le territoire. Ces éléments sont résumés par les enjeux suivants :

ENJEU 9 **Offre d'une diversité de types de résidences**

Le territoire visé par le PPU comprend plusieurs types de bâtiments adaptés aux familles : des résidences unifamiliales ou jumelées, des maisons en rangée, des duplex ou des triplex. Le maintien de ces types de résidences est important pour favoriser la présence d'une diversité d'occupants à l'intérieur du territoire. Ces types de constructions sont aussi appréciés par les résidents. Le développement devra donc tenir compte de l'intérêt que présentent ces bâtiments, en complémentarité avec les bâtiments multifamiliaux, comme les appartements locatifs et les copropriétés, qui répondent aussi à une importante demande.

ENJEU 10 **Présence de grands espaces vacants sous-utilisés**

À l'intérieur du périmètre concerné par le PPU, on relève plusieurs terrains sous-utilisés. Avec un faible coefficient d'occupation du sol, ces terrains comprennent de grands espaces non construits, qui ne sont souvent utilisés à aucune autre fin. Il n'est pas question de combler tous ces espaces, car ceux-ci jouent un rôle important dans l'attractivité du secteur, notamment les espaces verts. Cependant, une optimisation de l'utilisation de certains terrains pourra contribuer à augmenter l'intensité des activités humaines à l'intérieur du territoire.

ENJEU 11 **Interface entre les constructions existantes et les nouvelles constructions**

Le territoire comprend des bâtiments aux caractéristiques intéressantes à maintenir. Il est donc important de soigner l'interface entre les nouvelles constructions et les constructions existantes pour assurer un développement harmonieux et intégré.

ENJEU 12 **Préservation de l'intérêt particulier de certains bâtiments et axes**

On trouve, dans le territoire du pôle urbain Belvédère, des bâtiments et des axes qui présentent un intérêt architectural ou patrimonial particulier. Le développement du territoire devra se faire de manière à contribuer à la mise en valeur de ces lieux et de ces axes.

ENJEU 13 **Impact environnemental des nouvelles constructions**

Le développement d'un secteur et l'ajout de nouvelles constructions ne peuvent se faire sans impact sur l'environnement. Cependant, diverses pratiques d'aménagement et de construction existantes permettent de minimiser les impacts négatifs et de prévoir des apports positifs (ex. : certifications). Bien qu'elles gagnent graduellement en popularité, ces pratiques restent peu répandues.

2.4 Mobilité et déplacements

La mobilité est un élément majeur pour le développement du pôle urbain Belvédère. Autant l'accessibilité régionale que les possibilités de se déplacer à travers le territoire sont importantes. L'approche qui est préconisée vise à améliorer et à optimiser tous les modes de transport de manière à maintenir des conditions de mobilité acceptables pour le bien de tous.

2.4.1 Répartition modale

Selon l'enquête Origine-Destination¹³, le pôle urbain Belvédère est un secteur attractif qui génère 29 500 déplacements par jour en 2011, une hausse de 15 % par rapport à 2001. La proportion des déplacements effectués avec chacun des modes de transport était la suivante :

- Près de 7 déplacements sur 10 (68 %) s'effectuaient en automobile durant la période de pointe du matin. Il s'agit d'une baisse comparativement à 2001 (72 %).

- La part modale du transport en commun est en hausse depuis 10 ans, passant de 15 % en 2001 à 20 % en 2011. L'implantation en 2008 du parcours Métrobus 802, qui croise les parcours Métrobus 800 et 801, a pu contribuer à l'augmentation de l'achalandage.
- Le travail demeure la principale raison pour laquelle on se rend dans le secteur, avec une part de 33 %. Il est suivi par les études (22 %).
- Les déplacements non motorisés, telle la marche, sont en légère baisse depuis 10 ans, avec une part de 8,3 % en 2011.

2.4.2 Hiérarchie et configuration du réseau routier

Le réseau routier du pôle urbain Belvédère est organisé de la manière suivante :

- Il n'obéit pas à un découpage parfaitement rectiligne, de forme quadrillée, en raison des grands îlots non subdivisés, tels que ceux qui sont situés entre le boulevard René-Lévesque et la Grande

Allée Ouest. Le réseau est particulièrement discontinu dans l'axe nord-sud, ce qui crée des barrières limitant la mobilité des usagers. Cette mobilité est également contrainte par la présence de falaises qui séparent la Haute-Ville et la Basse-Ville.

- Trois artères principales traversent le pôle urbain dans l'axe est-ouest et relient la colline Parlementaire au plateau centre de Sainte-Foy (chemin Sainte-Foy, boulevard René-Lévesque et Grande Allée Ouest).
- Une artère principale, l'axe avenue Holland/avenue Saint-Sacrement, relie le territoire au boulevard Charest.
- Une collectrice secondaire, l'avenue Belvédère, assure la liaison vers le boulevard Charest via la côte de la Pente-Douce.
- La côte Gilmour donne accès au territoire à partir du boulevard Champlain.

Tableau 1 / Répartition modale des déplacements dans le pôle urbain Belvédère

Modes de transport	Déplacements à l'heure de pointe du matin (6 h 30 – 9 h) (pour tout motif, sauf le retour)				Variation
	2001		2011		
	Nombre	%	Nombre	%	
Transport en commun	1 520	15,3	2 400	20,1	+4,8 %
Transport actif	870	8,8	1000	8,3	-0,5 %
Automobile	7 180	72,2	8 150	68,4	-3,8 %
Autres	380	3,7	370	3,1	-0,6 %
Total	9 950	100	11 920	100	

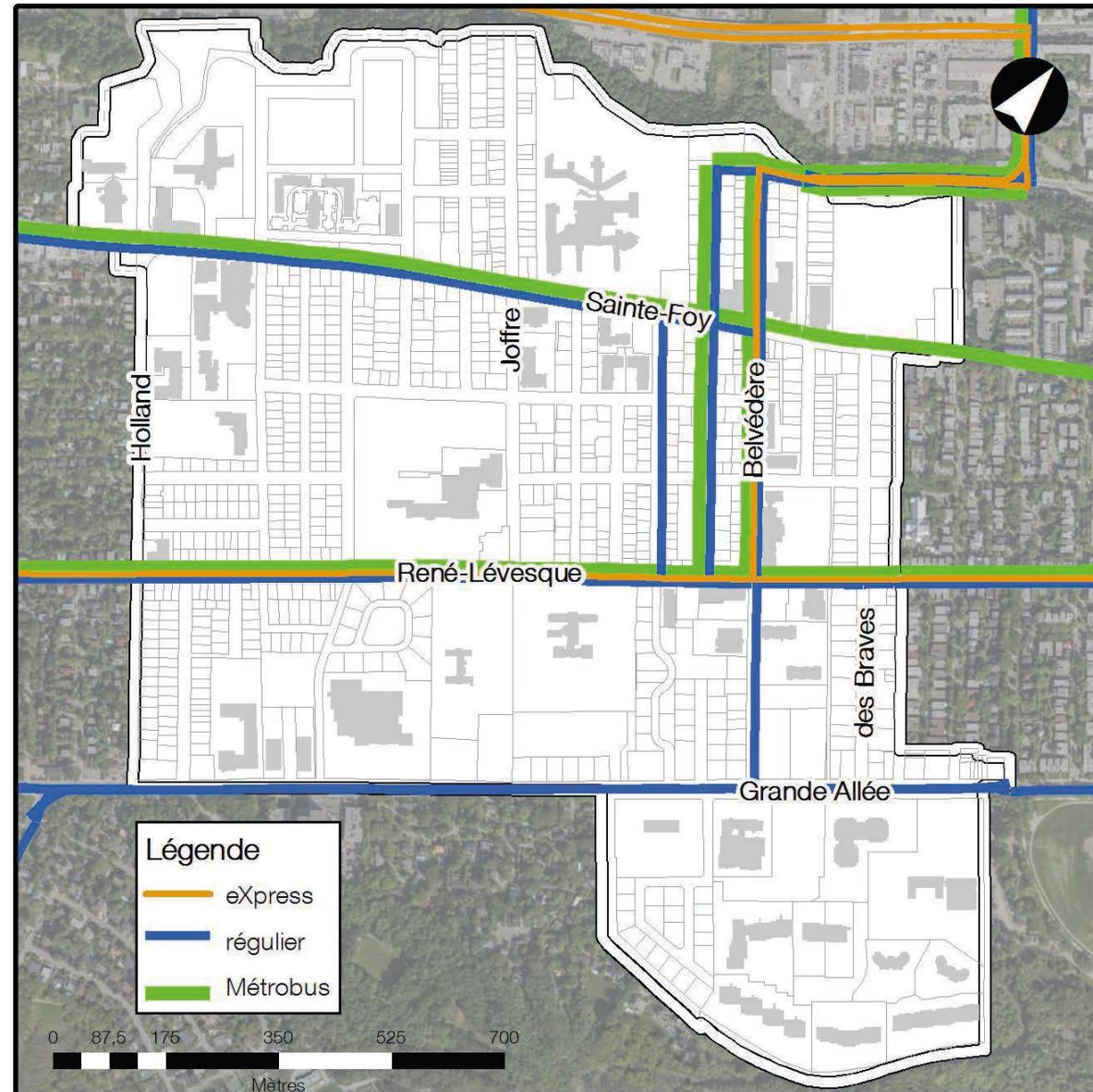
Source : Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec (2014), *Enquête Origine-Destination 2011*.

¹³ Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec (2014), *Enquête Origine-Destination 2011*.

2.4.3 Transport en commun

Le pôle urbain Belvédère bénéficie d'une excellente desserte par le transport en commun :

- Le territoire est très bien desservi par le transport en commun : il est traversé par 4 parcours Métrobus (800, 801, 802 et 807) qui circulent sur le boulevard René-Lévesque, dans l'axe de l'avenue Belvédère, et sur le chemin Sainte-Foy. Ces parcours à haut niveau de service assurent la connectivité du territoire avec les secteurs de la Pointe-de-Sainte-Foy, du plateau centre de Sainte-Foy, de l'Université Laval, de la colline Parlementaire, du pôle Fleur-de-Lys, d'Expocité, de Limoilou, de D'Estimauville, de Beauport et de Charlesbourg.
- Des voies réservées aux autobus sont aménagées sur le boulevard René-Lévesque, ce qui assure une fiabilité du service aux périodes de pointe. D'autres mesures préférentielles sont envisagées sur le chemin Sainte-Foy, pour faire suite à l'implantation récente du parcours Métrobus 807.
- Le territoire est desservi par des parcours réguliers : le parcours 11, qui circule toutes les 30 minutes sur la Grande Allée, et le parcours 1, qui relie la station Belvédère à la gare fluviale en passant par les secteurs de Saint-Sauveur, de Saint-Roch et du Vieux-Port.
- Des parcours Express (214, 283, 294 et 295) et des parcours réguliers en liaison avec les parcours Métrobus permettent un rayonnement à l'échelle régionale.



Carte 4 / Réseau de transport en commun actuel (2017)

Station Métrobus Belvédère



Service Métrobus sur le boulevard René-Lévesque



Corridor cyclable Père-Marquette



Transport actif sur l'avenue Belvédère



- On trouve deux points majeurs de correspondance du transport en commun :
 - sur le boulevard René-Lévesque, entre les avenues Calixa-Lavallée et Belvédère; ce point de correspondance est notamment doté d'un abribus tempéré.
 - à l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Belvédère.
- Le service rapide par bus (SRB) que l'on prévoit mettre en place circulera au nord du territoire, sur le boulevard Charest. Il sera séparé du pôle urbain Belvédère par le coteau Sainte-Geneviève. Des escaliers, notamment les escaliers Joffre et Verdun, permettront d'accéder à des stations.

2.4.4 Transport actif

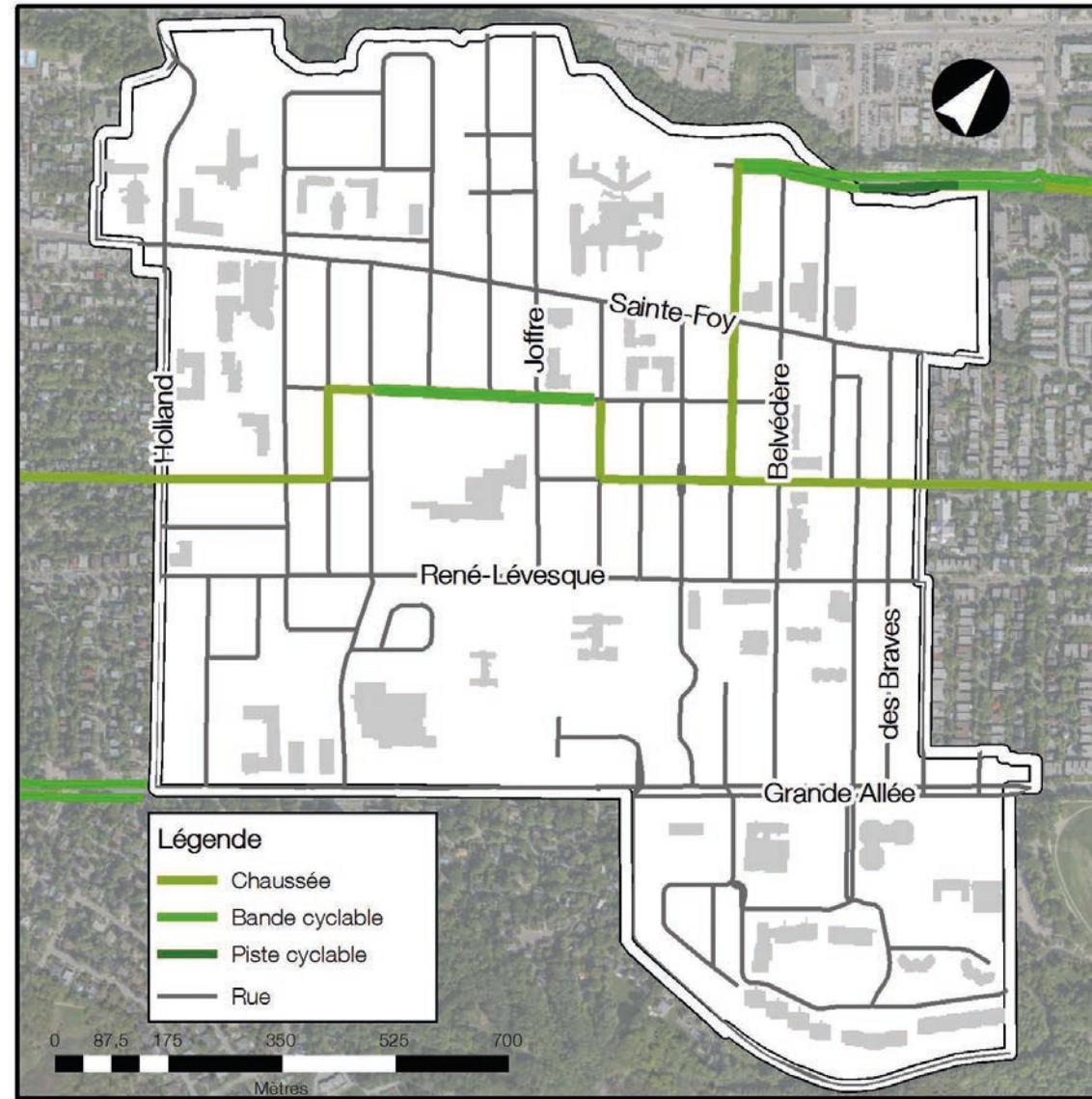
Le pôle urbain Belvédère est doté d'infrastructures de transport actif facilement accessibles par les résidents et les travailleurs, même si des améliorations demeurent nécessaires afin de faciliter l'utilisation des modes actifs. De façon générale, ce pôle urbain dispose d'atouts majeurs grâce à sa centralité :

- La trame des rues entre le boulevard René-Lévesque et le chemin Sainte-Foy est orthogonale, ce qui facilite les déplacements des piétons et des cyclistes.
- Le corridor cyclable Père-Marquette, mis en place en 2011, permet de relier l'Université Laval à la colline Parlementaire et de réduire le transit automobile. Il est également relié à la Basse-Ville par l'avenue Calixa-Lavallée et la bande cyclable sur la côte de la Pente-Douce. Des comptages réalisés sur 141 jours à l'été 2016 à l'aide d'un compteur de vélo permettent d'affirmer que c'est l'axe est-ouest le plus emprunté en haute-ville, avec une moyenne de 1 098 passages par jour.
- La présence de trottoirs des deux côtés de presque toutes les rues encourage la marche. Les déplacements à pied sont le plus souvent sécurisés par une phase protégée pour piétons aux intersections où il y a des feux.

- Le secteur compte deux escaliers (Joffre et Verdun) reliant la Haute-Ville à la partie nord du territoire. De plus, le sentier des plaines d'Abraham, un sentier d'interprétation multifonctionnel accessible aux piétons et aux cyclistes qui relie la promenade Samuel-de-Champlain et les plaines d'Abraham, est situé à l'extrémité est du territoire.
- La Ville est dotée du *Guide pratique d'accessibilité universelle* qu'elle met en application lors de l'aménagement des voies publiques en vue de faciliter les déplacements des personnes ayant des déficiences motrices, auditives et visuelles et de la population en général. À cet égard, le pôle urbain Belvédère fait l'objet d'améliorations continues lors de travaux de réfection des infrastructures (ex. : aménagement ou élargissement de trottoirs libres d'obstacles, ajout de phases exclusives aux carrefours munis de feux pour piétons et interventions physiques à proximité des zones d'arrêt d'autobus).

En contrepartie, le secteur comporte certaines déficiences, qui s'expliquent par le réseau de rues, la topographie ou le cadre bâti :

- Les grandes propriétés réduisent la perméabilité du territoire, plus particulièrement dans la partie située entre le boulevard René-Lévesque et la Grande Allée Ouest ; il n'existe aucun lien nord-sud entre les avenues Thornhill et du Cardinal-Bégin, ce qui représente une distance de plus de 500 mètres.
- Le corridor Père-Marquette n'offre aucun lien vers le sud et la Grande Allée Ouest.
- Les bandes cyclables sur le boulevard Laurier, qui s'arrêtent à l'avenue Holland, ne sont pas liées au corridor Père-Marquette, à la colline Parlementaire, ni aux équipements récréatifs majeurs tel le parc des Champs-de-Bataille.
- Il existe seulement une trentaine de supports à vélo sur la voie publique, et ceux-ci se limitent à quelques endroits : avenue Calixa-Lavallée, intersection de l'avenue Holland et du chemin Sainte-Foy et intersection de l'avenue Chouinard et de la côte de la Pente-Douce.



Carte 5 / Réseau de transport actif et réseau routier actuels (2017)



Circulation automobile sur la Grande Allée Ouest

2.4.5 Circulation automobile

Malgré les infrastructures en place qui favorisent les modes collectifs et actifs, les données révèlent que l'auto en solo demeure le mode de transport privilégié par les résidents et les travailleurs du territoire, quoique la part relative de l'automobile soit en baisse depuis 2001.

Une analyse sommaire de la capacité du réseau routier et des débits de circulation tend à montrer ce qui suit :

- La circulation est généralement fluide sur les rues locales à l'intérieur du territoire.
- Les conditions de circulation sont acceptables dans l'axe est-ouest, avec assez peu de congestion aux périodes de pointe, sauf aux intersections qui croisent les grands axes nord-sud. Cette fluidité est rendue possible par la présence de trois artères parallèles et continues qui couvrent l'ensemble du territoire et qui permettent ainsi de disperser la circulation automobile, de donner facilement accès aux commerces et aux entreprises et d'absorber le flux de véhicules en transit. La capacité d'absorption du réseau est accrue par le réseau d'autobus à haute fréquence desservant le secteur.
- Les débits de circulation ont peu augmenté sur les 3 artères est-ouest au cours des dernières années. Ils ont fluctué entre 15 000 et 21 000 véhicules par jour.
- On observe que le flux de véhicules a même diminué sur certains axes, en particulier sur la Grande Allée, si l'on compare les comptages sur une période de 8 à 10 ans. Cette baisse, qui est supérieure à 10 %, s'observe autant dans la partie est, à la hauteur de l'avenue Honoré-Mercier, qu'à proximité de l'avenue de Mérici, aux périodes de pointe du matin et du soir.

- La vitesse moyenne des véhicules sur la Grande Allée est relativement stable tout au long de la journée, y compris aux périodes de pointe. Cela vient confirmer l'absence de congestion sur cet axe.

L'organisation des rues dans l'axe nord-sud est moins efficace pour assurer la mobilité des usagers :

- Le faible nombre de liens nord-sud, en raison de la topographie, fait en sorte que l'axe avenue Holland/avenue Saint-Sacrement et l'avenue Belvédère doivent supporter des débits de circulation élevés. Cela entraîne des ralentissements et des files d'attente aux périodes de pointe.
- La côte Saint-Sacrement constitue un maillon faible du réseau routier, car elle doit supporter la majorité du trafic qui se dirige vers la Basse-Ville. De plus, sa capacité est limitée par l'intersection de l'avenue Saint-Sacrement et du boulevard Charest, qui est souvent saturée aux périodes de pointe. Les conditions de circulation sur l'avenue Saint-Sacrement sont donc tributaires du fonctionnement des feux à cette intersection.
- L'avenue Thornhill, qui relie la Grande Allée Ouest et le boulevard René-Lévesque, comporte une géométrie restreinte qui limite les interventions possibles.
- À part la côte Saint-Sacrement, on compte seulement deux autres côtes à l'intérieur ou à proximité du périmètre, soit la côte de la Pente-Douce et la côte Gilmour.

- Plusieurs intersections croisant l'axe avenue Holland/avenue Saint-Sacrement et l'avenue Belvédère sont proches de la saturation. L'importance des mouvements de virage à gauche complique les manœuvres des conducteurs à certaines intersections. Cette situation peut créer de l'interblocage qui est susceptible de perturber la circulation normale à l'intersection.

2.4.6 Conditions de stationnement

- Bien qu'il soit en hausse depuis 10 ans, le taux de motorisation des résidents du pôle urbain Belvédère est inférieur à une automobile par logement (0,84), ce qui est bien en dessous du taux observé à l'échelle de la ville (1,23).
- La majorité des résidents du pôle urbain Belvédère dispose d'un espace de stationnement hors rue auquel elle a accès. Les autres peuvent stationner dans la rue en tout temps en obtenant un permis de stationnement (vignette). Le stationnement est généralement permis sur au moins un côté de la rue, voire des deux côtés sur plusieurs rues secondaires.
- Les travailleurs du secteur disposent généralement d'espaces de stationnement en nombre suffisant sur leur lieu de travail. La difficulté à trouver une place de stationnement peut survenir exceptionnellement, surtout lors d'activités spéciales.

2.4.7 Enjeux

Il est possible de dégager de ce portrait plusieurs enjeux relatifs à la mobilité et aux transports qui devront être pris en compte par le PPU. Les enjeux prioritaires sont les suivants :

ENJEU 14 **Accessibilité à des infrastructures favorisant les transports autres que la voiture en solo**

Dans un contexte de mobilité durable, il faut poursuivre le développement d'infrastructures qui favorisent les modes de transport autres que la voiture, comme les liens cyclables, les chemins piétonniers ou les aires d'attente du transport en commun, afin de faciliter le recours à ces modes de déplacement.

De plus, l'accessibilité aux arrêts de transport en commun doit constamment être améliorée pour accommoder les usagers et minimiser l'éloignement des lieux de travail et de résidence. L'aménagement des aires d'attente du transport en commun est par ailleurs important pour faciliter les déplacements et rendre l'expérience conviviale, particulièrement dans les points de correspondance.

ENJEU 15 **Perméabilité du territoire**

Doté en partie d'une trame urbaine orthogonale, le territoire est généralement perméable et, ainsi, favorable aux déplacements actifs. Cependant, il manque certains liens qui permettraient des déplacements plus directs et plus efficaces. Les grandes artères est-ouest ont aussi parfois un effet de barrière pour les piétons et les cyclistes.

ENJEU 16 **Connectivité régionale du territoire**

Les liens routiers permettant d'accéder au nord de la ville sont peu nombreux, mais cruciaux pour l'accessibilité régionale du secteur. Les liens est-ouest, que l'on trouve en plus grand nombre, sont eux aussi très importants. La capacité des réseaux routiers ainsi que des réseaux de transport en commun et de transport actif de répondre aux besoins de déplacement à long terme doit être conservée, en tenant compte de l'ensemble des paramètres associés à l'évolution du pôle urbain Belvédère, comme la population active et vieillissante, l'arrivée de nouveaux résidents et travailleurs, l'implantation de nouveaux commerces, etc.

Entrée du parc des Braves



2.5 Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

2.5.1 Parcs et espaces publics

Les espaces publics sont une composante importante de tout milieu de vie et contribuent à la qualité de vie des résidents et des usagers d'un territoire. Dans le pôle urbain Belvédère, on trouve les éléments suivants :

- Plusieurs parcs de la Ville de Québec sont présents sur le territoire : le parc Samuel-Holland, le parc de la Pente-Douce (parc à chiens), le parc des Saints-Martyrs et le parc Jacques-Marquette. Le parc des Braves, qui est de compétence fédérale, s'ajoute à ceux-ci.
- Le parc des Saints-Martyrs montre des signes de désuétude, notamment en ce qui a trait aux terrains de tennis et au pavillon d'accueil, et il est peu ouvert sur le quartier.
- Deux parcs régionaux sont situés aux limites du territoire : le parc du Bois-de-Coulonge et le parc des Champs-de-Bataille.
- Aucune place publique n'agit comme lieu de rassemblement ou de rencontre à l'intérieur du territoire. Les parcs sont quant à eux généralement situés en périphérie du pôle urbain.

Pavillon de service du parc des Saints-Martyrs



- Les points de correspondance du transport en commun ne bénéficient pas d'un traitement particulier de l'espace public visant à faciliter les déplacements des piétons.
- Le mobilier urbain est limité (bancs, poubelles, etc.).
- Un projet d'aménagement d'une promenade linéaire aux abords du coteau Sainte-Geneviève, reliant le quartier Saint-Jean-Baptiste au quartier Saint-Sacrement, a été élaboré à la fin des années 90. Cette promenade traversera le territoire du pôle urbain Belvédère. Certaines portions ont été réalisées, mais le lien continu n'est pas encore existant.¹⁴

2.5.2 Foresterie urbaine, paysages et espaces verts

- La couverture arborescente du territoire (canopée) est de 25 %, alors que la moyenne dans la ville de Québec se situe à 32 %. Il s'agit de la canopée la plus élevée du territoire de l'arrondissement de La Cité-Limoilou. En effet, la moyenne se chiffre à 17 % dans cet arrondissement.
- On trouve des alignements d'arbres matures sur différents axes routiers : Grande Allée Ouest, rues nord-sud, quelques rues est-ouest entre le boulevard René-Lévesque et le chemin

Activités de loisirs au parc Samuel-Holland



Sainte-Foy, etc. Ces alignements sont toutefois discontinus en bordure du chemin Sainte-Foy et du boulevard René-Lévesque.

- La Grande Allée est un parcours cérémonial d'accueil de la capitale qui donne accès au centre-ville.
- Plusieurs grands espaces verts privés sont situés sur les terrains des établissements d'enseignement, des établissements d'hébergement et de santé, des sièges sociaux ou des lieux d'emplois. Ces terrains comptent par ailleurs plusieurs arbres ou massifs d'arbres, notamment des arbres remarquables.
- Les arbres ne se trouvent pas uniquement sur les grands axes routiers ou les grandes propriétés. La grande majorité des terrains résidentiels est parsemée d'arbres matures en façade, mais aussi dans les cours arrière.
- Plusieurs espaces vacants couverts de matériau minéral sont présents à l'intérieur du territoire, notamment les stationnements de surface des divers établissements.
- Il existe des percées visuelles remarquables vers le nord et les Laurentides, notamment à partir du chemin Sainte-Foy et dans l'axe de l'avenue Calixa-Lavallée.

¹⁴. Le document intitulé *Concept d'aménagement de la promenade du coteau Sainte-Geneviève*, préparé en 1999 par la Ville de Québec, est la référence actuelle pour ce projet.

Stationnement de surface dans le secteur d'emplois Thornhill



Alignements d'arbres aux abords de la Grande Allée Ouest



2.5.3 Enjeux

En somme, l'aménagement des rues, des parcs et des espaces publics dans le pôle urbain Belvédère soulève les enjeux suivants, qui seront traités par le PPU :

ENJEU 17 Utilisation de l'espace public par les citoyens

L'utilisation de l'espace public par les citoyens est une condition incontournable pour assurer le dynamisme du territoire. Pour ce faire, des espaces adaptés, ouverts et accessibles doivent être présents au cœur du territoire, là où l'intensité des activités humaines est la plus élevée. L'espace public, notamment les rues, doit par ailleurs être convivial. Les espaces très achalandés, comme les points de correspondance du transport en commun, doivent faire l'objet d'une attention et d'un traitement particuliers. La Ville doit s'assurer d'entretenir les parcs et de les doter d'équipements adaptés aux besoins de la population, tout en maintenant une canopée élevée.

ENJEU 18 Accessibilité des parcs et des espaces verts

Le territoire comprend divers espaces verts et parcs de qualité, sans compter les grands parcs urbains situés aux limites du territoire. Ces espaces ne sont toutefois pas tous très accessibles pour les résidents et usagers du territoire. De surcroît, ils ne sont pas reliés entre eux. D'autres, notamment le coteau Sainte-Geneviève, sont méconnus de la population. Il faudra tenir compte, dans les projets d'aménagement du territoire, du fait qu'il est important de rendre les espaces verts accessibles.

ENJEU 19 Maintien et bonification du couvert arborescent et verdissement du territoire

Le territoire du pôle urbain Belvédère se démarque par une forte présence d'arbres, notamment en bordure d'axes routiers, et par les nombreux espaces verts publics et privés. Certains projets de construction auront pour effet de réduire les espaces verts privés et le couvert arborescent. Il faudra minimiser cette conséquence par la mise en valeur de projets ayant de faibles impacts environnementaux et compenser par la plantation de nouveaux arbres et la déminéralisation d'espaces au bénéfice des générations futures.

**Vision et
orientations**

3

3

Vision et orientations

3.1 Politiques municipales existantes

Au cours des dernières années, la Ville de Québec a élaboré plusieurs politiques en lien avec l'aménagement du territoire qui influenceront le développement du pôle urbain Belvédère. Ces politiques constitueront donc des compléments du Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère. Parmi les politiques de la Ville, notons celles qui sont les plus susceptibles d'influencer le développement du territoire :

- *Vision stratégique 2040 du Schéma d'aménagement et de développement révisé de l'agglomération de Québec* (en cours d'élaboration) ;
- *Vision des déplacements à vélo* (2016) ;
- *Vision de l'arbre 2015-2025* (2016) ;
- *Vision du patrimoine* (en cours d'élaboration) ;
- *Vision du développement social* (2013) et *Guide pratique d'accessibilité universelle* (2010) ;
- *Vision du développement de l'art public 2013-2020* (2013) ;
- *Plan de mobilité durable* (2011) ;
- *Vision pour le développement durable* (2010) ;
- *Politique d'habitation* (2006).

3.2 Vision d'aménagement et de développement

Le pôle urbain Belvédère a évolué pour devenir une centralité urbaine et un pôle de destinations. La Ville de Québec souhaite que cette évolution se poursuive au cours des 25 prochaines années. Ainsi, elle propose une vision d'aménagement et de développement pour encadrer les interventions futures à l'intérieur de ce territoire. Cette vision repose sur les orientations générales de la Ville de Québec en matière de renforcement des pôles urbains régionaux, de consolidation des milieux construits, de mobilité durable et de qualité des milieux de vie.

En 2040, le pôle urbain Belvédère...

- sera reconnu comme un **lieu attractif** de la région de Québec et comme un endroit de choix pour vivre et travailler ;
- se sera développé et structuré de manière à favoriser **l'accessibilité au transport en commun** ;
- sera reconnu pour ses nombreux **lieux d'emplois** et ses services de proximité ;
- aura accueilli de **nouveaux résidents** et de **nouvelles familles** ;
- sera un endroit **dynamique** fréquenté par sa population grandissante ;
- sera un territoire où des **caractéristiques identitaires** auront été maintenues et mises en valeur ;
- sera un territoire **accessible** au moyen d'une diversité de modes de transport et où les **déplacements actifs** seront valorisés ;
- offrira à la population des **lieux publics** et des espaces verts accessibles et de qualité ;
- demeurera un secteur où les **arbres** seront présents en quantité appréciable et même plus, avec une cible d'augmentation de la canopée de 3%.

3.3 Grandes orientations

Pour répondre aux enjeux de développement qui ont été relevés pour le pôle urbain Belvédère et pour favoriser la réalisation de la vision d'aménagement et de développement, la Ville de Québec se dote de treize grandes orientations. Celles-ci guideront les interventions pour chaque stratégie d'aménagement et de développement présentée à la section 4. Les enjeux relatifs au profil socio-démographique du territoire étant de portée globale, ceux-ci sont visés par plusieurs orientations du PPU.

Activités et vocation du territoire

- 1 Concentrer et développer l'offre commerciale aux endroits les plus achalandés et structurants du territoire.
- 2 Soutenir la croissance du nombre de locaux pour bureaux et d'employés dans le territoire.
- 3 Accroître le nombre de logements sur les terrains et les axes propices à la densification, tout en combinant cette croissance avec le maintien de secteurs résidentiels de moyenne densité.
- 4 Mettre en valeur les équipements institutionnels et publics qui répondent aux besoins des citoyens.

Cadre bâti

- 5 Augmenter l'occupation du sol des propriétés qui sont sous-utilisées et qui présentent de grands espaces vacants.
- 6 Favoriser un meilleur encadrement bâti le long des corridors de transport en commun.
- 7 Favoriser une cohabitation harmonieuse des différents types de constructions.
- 8 Mettre en valeur le cadre bâti d'intérêt patrimonial et favoriser une architecture de qualité et durable.

Mobilité et déplacements

- 9 Maintenir et accroître l'accessibilité du territoire, en facilitant l'accès à des zones d'attente du transport en commun fonctionnelles et attrayantes.
- 10 Maintenir et augmenter la perméabilité du territoire, en développant les réseaux de transport actif et en favorisant la création de liens piétonniers directs entre les principaux lieux d'emplois, les arrêts de transport en commun et les secteurs où se concentre l'activité commerciale.
- 11 Optimiser le fonctionnement du réseau routier par le déploiement de systèmes de transport intelligent et de mesures adaptées au contexte d'intervention.

Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

- 12 Aménager des rues et des espaces publics extérieurs conviviaux et accessibles qui contribueront à dynamiser le territoire.
- 13 Mettre en valeur les parcs et les éléments naturels du territoire.



**Stratégies
d'aménagement et de
développement**



4

Stratégies d'aménagement et de développement

Dans le but de favoriser la mise en œuvre de sa vision d'aménagement et de développement pour le pôle urbain Belvédère, la Ville de Québec propose quatre stratégies comprenant des objectifs spécifiques et des principes d'aménagement.

Ces stratégies visent les quatre thématiques principales du PPU et guideront les actions de la Ville et de ses partenaires à l'égard du territoire pour les 25 prochaines années. Les cartes 6 et 7 présentent de manière conceptuelle l'ensemble de ces objectifs.

4.1 Activités et vocation du territoire

Le pôle urbain Belvédère est un lieu mixte et diversifié qui compte à la fois des lieux de résidence et d'emplois, des établissements et des institutions variés ainsi que certains commerces. La Ville de Québec souhaite maintenir et développer cette vocation. Pour ce faire, les sept objectifs spécifiques qui suivent sont établis.

4.1.1 Développer le noyau mixte Belvédère

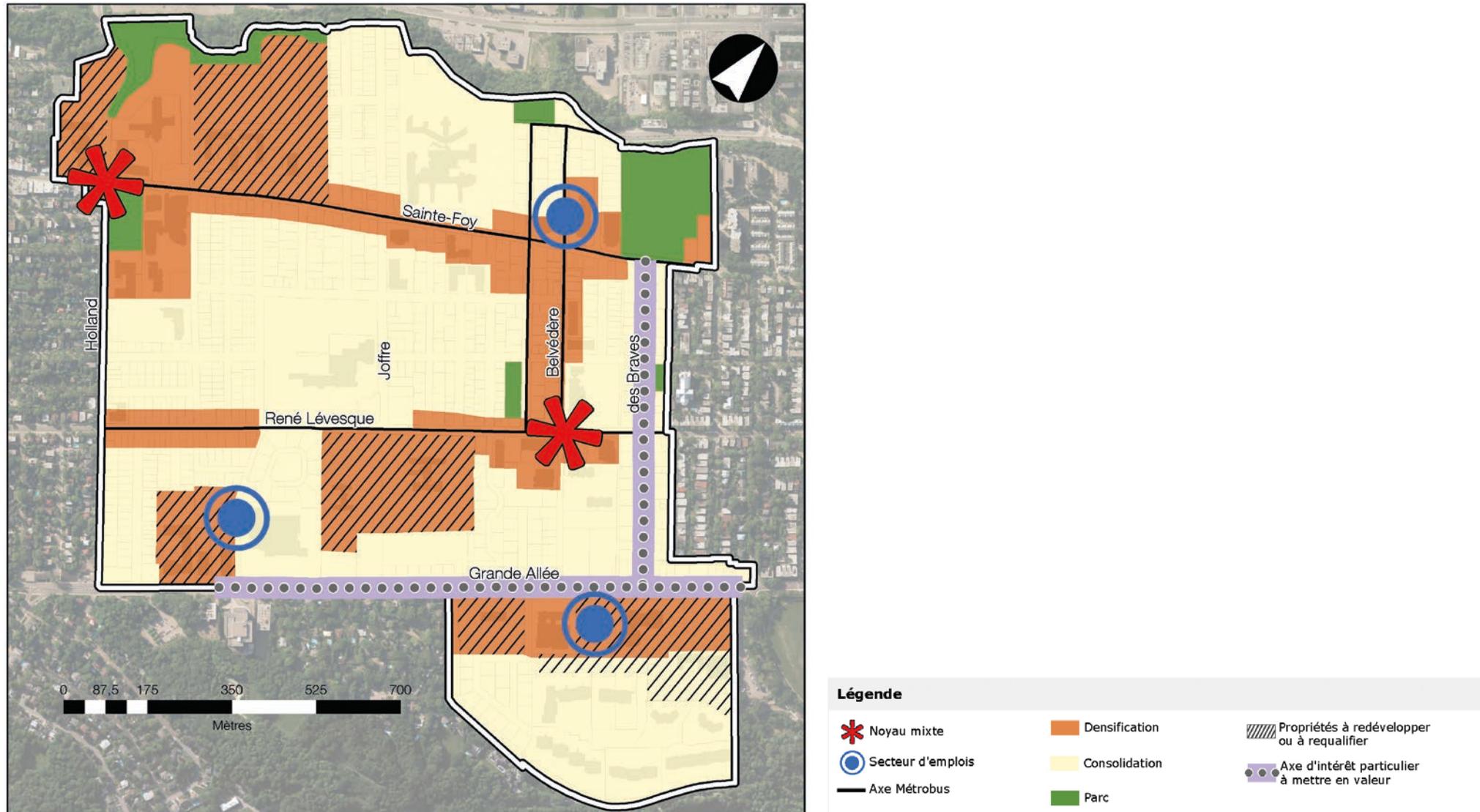
- Développer le secteur situé aux alentours de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère en tant que noyau mixte du pôle urbain Belvédère, en cohérence avec la présence d'un point de correspondance majeur du transport en commun.
- Privilégier la présence de commerces ou de services de restauration au rez-de-chaussée et prévoir des superficies maximales de plancher adaptées à la fois aux commerces de proximité et aux marchés d'alimentation.
- Favoriser une densification résidentielle harmonieuse et une mixité des usages, notamment en encourageant l'ajout de logements aux étages supérieurs des bâtiments.

Noyau mixte Belvédère

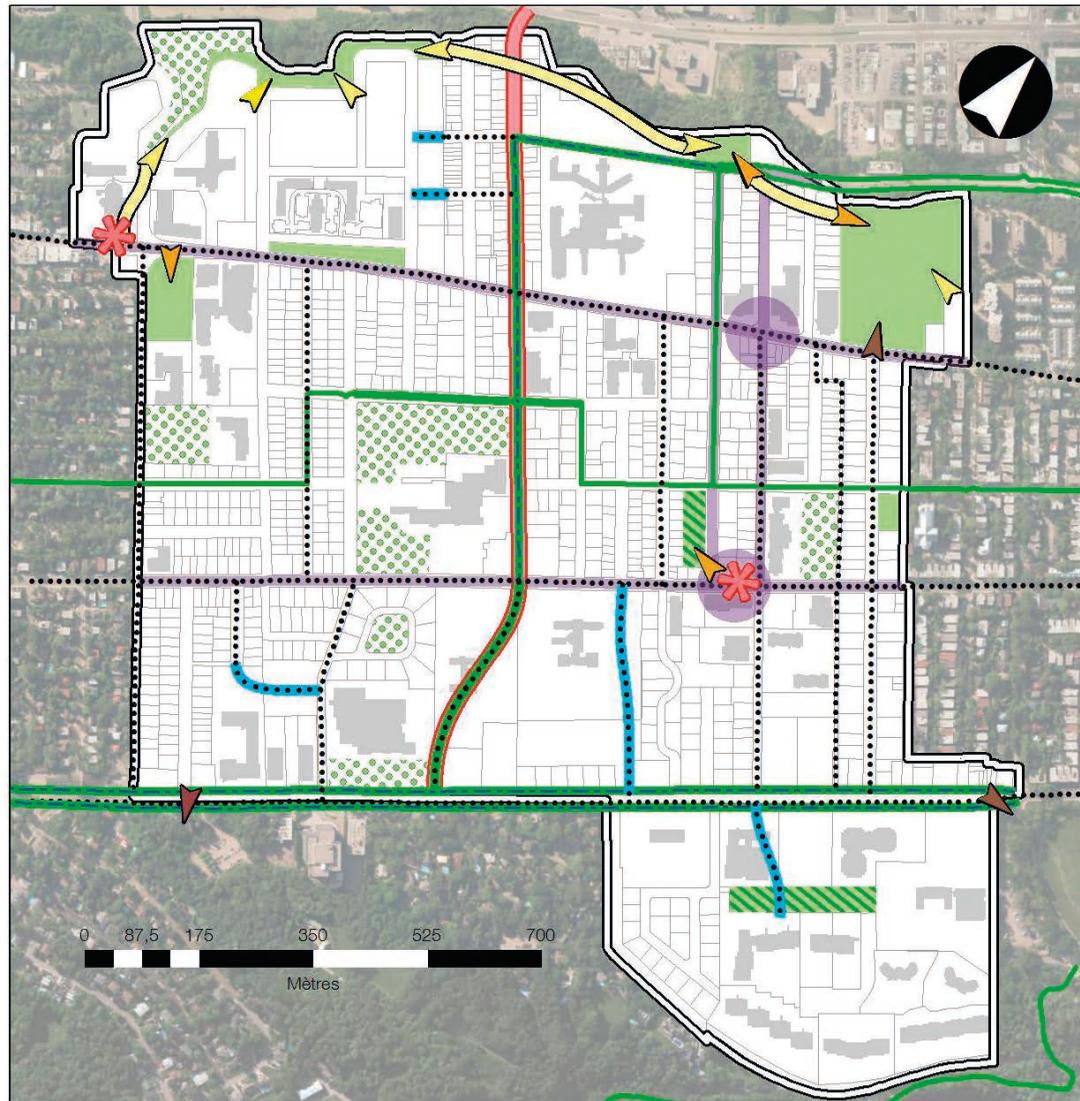


© Benoît Gauthier Architecture design

Esquisse / Requalification du noyau mixte Belvédère



Carte 6 / Schéma conceptuel d'aménagement et de développement relatif aux activités et à la vocation du territoire ainsi qu'au cadre bâti



Légende	À aménager	À améliorer	À maintenir
Mobilité et déplacements	Lien piéton	Point de correspondance	Réseau piéton principal
	Lien cyclable	Axe de mobilité active	Réseau cyclable
	Lien cyclo-piéton	Accès au parc	Axe Métrobus
Aménagement des parcs et des espaces publics	Place publique	Espace vert	Accès au parc
	Accès au parc		Espace vert public
	Promenade du coteau Sainte-Geneviève		Espace vert privé

Carte 7 / Schéma conceptuel d'aménagement et de développement relatif à la mobilité et à l'aménagement du domaine public

Noyau mixte Holland



4.1.2 Poursuivre le développement du noyau mixte Holland

- Confirmer le statut du secteur situé aux alentours de l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland en tant que noyau mixte de forte densité. Ce noyau est déjà

Secteur d'emplois Mérici



établi, étant donné la présence des complexes résidentiels Le Samuel-Holland et Le Gibraltar.

- Compléter le développement de ce noyau par la transformation des propriétés dévitalisées et des terrains sous-utilisés, comme les terrains de stationnement.
- Privilégier la présence de commerces ou de services de restauration au rez-de-chaussée, avec des superficies maximales de plancher adaptées à la fois aux commerces de proximité et aux marchés d'alimentation.
- Assurer la continuité des aménagements du noyau mixte avec l'aménagement et la mise en valeur de l'artère commerciale du chemin Sainte-Foy, entre l'avenue Holland et la rue Eymard.
- Favoriser l'ajout de logements aux étages supérieurs des bâtiments qui sont à construire.
- Faciliter l'implantation d'espaces voués aux activités sociales et communautaires.

Résidences sur l'avenue Joffre



4.1.3 Développer les secteurs d'emplois et de services existants

- Prévoir des dispositions permettant l'ajout de locaux pour bureaux à l'intérieur des trois secteurs d'emplois et de services existants, qui sont situés aux endroits suivants :
 - secteur Mérici : versant sud de la Grande Allée Ouest, entre les avenues De Laune et George-VI ;
 - secteur Thornhill : à l'intersection de la Grande Allée et de l'avenue Thornhill ;
 - secteur Chemin Sainte-Foy : entre les avenues Joffre et Chouinard.
- Privilégier les usages associés à l'administration et aux services, afin de réserver en priorité des terrains pour l'établissement de lieux d'emplois. Des superficies de plancher importantes seront autorisées, ce qui favorisera une augmentation notable du nombre d'employés fréquentant le pôle urbain Belvédère.
- Autoriser des usages résidentiels, à proximité des milieux résidentiels établis ou aux étages supérieurs des bâtiments.

Bibliothèque de Québec – Succursale Collège-des-Jésuites



Hôpital du Saint-Sacrement



Logements subventionnés sur le site de La Cité Verte



4.1.4 Densifier l'habitation aux abords des corridors de transport en commun

- Favoriser une densification résidentielle modérée en bordure des trois principaux corridors de transport en commun traversant le pôle urbain, soit le chemin Sainte-Foy, le boulevard René-Lévesque et l'avenue Belvédère, afin que ces corridors accueillent de nouveaux bâtiments multifamiliaux.
- Favoriser la densification résidentielle des grandes propriétés sous-utilisées et des aires de stationnement de surface situées à proximité de ces corridors, de manière à orienter les nouvelles résidences vers ceux-ci.
- Donner la priorité aux usages résidentiels, sauf dans les noyaux mixtes et les secteurs d'emplois nommés précédemment, où d'autres usages seront par ailleurs autorisés.

4.1.5 Consolider les milieux résidentiels établis

- Favoriser le maintien des milieux à caractère résidentiel ainsi que la consolidation de leurs caractéristiques principales.

- Encourager l'insertion de nouvelles constructions qui reflètent les densités et les types des résidences existantes, c'est-à-dire principalement des maisons unifamiliales isolées, jumelées ou en rangée, des duplex ou des triplex, selon les différentes parties du territoire. Ces types d'habitations sont particulièrement bien adaptés aux besoins des familles.
- Donner priorité aux usages résidentiels et favoriser la compatibilité de tout autre usage avec le milieu résidentiel.

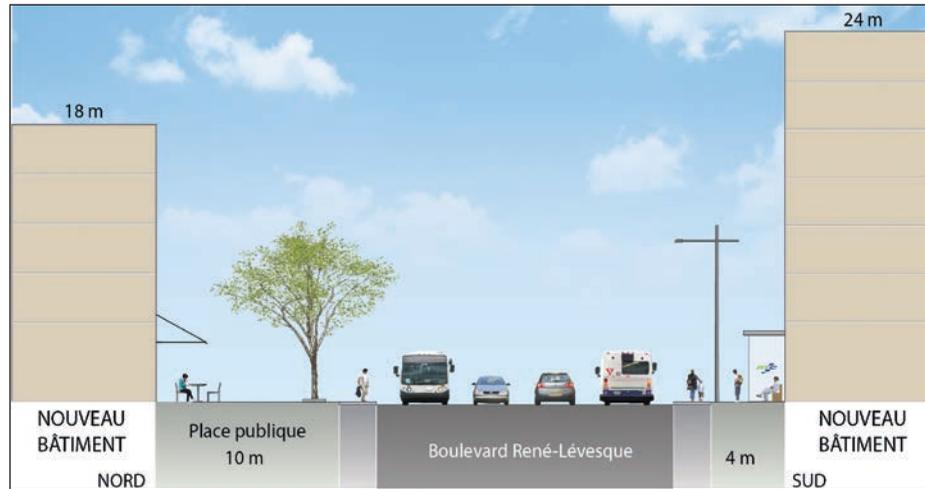
4.1.6 Mettre en place des conditions favorables au maintien et au développement des équipements publics, institutionnels ou communautaires du territoire

- Favoriser les usages publics, institutionnels ou communautaires sur les parties de terrains occupées par des établissements d'enseignement ou de santé.
- Appuyer la rénovation du centre communautaire YWCA (en cours).
- Maintenir la succursale Collège-des-Jésuites, qui fait partie du réseau des bibliothèques de la Ville de Québec.

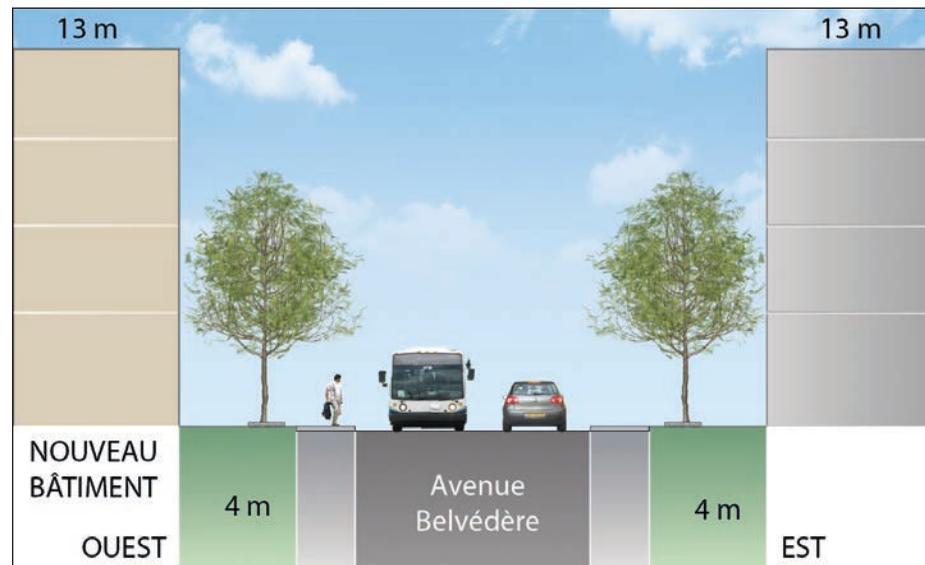
- Favoriser la pérennité des parcs du territoire en n'y autorisant que des usages récréatifs.
- Encourager le maintien et l'ajout d'espaces verts aux abords du coteau Sainte-Geneviève en n'autorisant, sur les terrains publics, que des usages récréatifs.

4.1.7 Favoriser la mixité générationnelle et sociale

- Permettre l'établissement de divers types de résidences répondant aux besoins et aux aspirations des familles, des personnes seules, des personnes âgées et de tout autre type de clientèle.
- Dans le cas éventuel d'un projet de redéveloppement ou de requalification sur le site des services diocésains de l'archidiocèse de Québec, évaluer les besoins en matière de logements sociaux et favoriser l'intégration de ces logements dans le projet de redéveloppement tout en s'assurant de la viabilité financière du projet dans le futur.



Coupe type / Noyau mixte Belvédère: situation proposée
(boulevard René-Lévesque, entre les avenues Calixa-Lavallée et Belvédère)



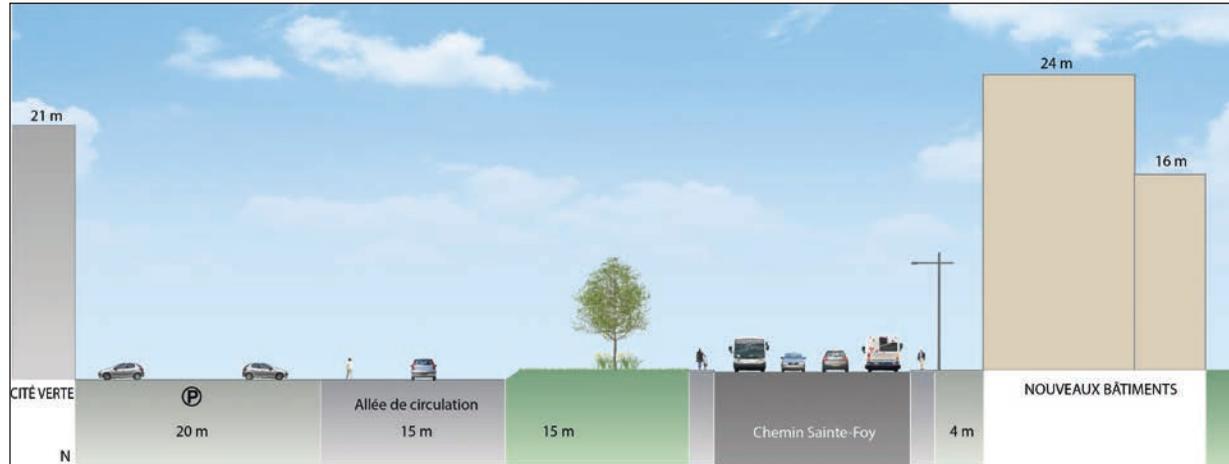
Coupe type / Avenue Belvédère: situation proposée
(entre les rues Père-Marquette et Casgrain)

4.2 Cadre bâti

Le cadre bâti est une composante importante d'un milieu de vie. Autant la préservation des bâtiments d'intérêt qui sont existants, l'évolution et la transformation de constructions qui sont désuètes ou qui ne répondent plus à leur vocation d'origine que l'intégration des nouvelles constructions sont des considérations importantes dans la planification d'un territoire. Afin de favoriser une évolution du cadre bâti qui soit harmonieuse et qui s'inscrive dans ses orientations, la Ville de Québec établit les cinq objectifs spécifiques et les principes d'aménagement qui suivent.

4.2.1 Localiser les bâtiments de plus fort gabarit aux endroits où l'intensité des activités humaines actuelles ou souhaitées est la plus forte, tout en favorisant une transition harmonieuse avec les milieux résidentiels

- Cibler les parties du territoire présentant le plus gros potentiel d'achalandage et d'animation urbaine pour la construction de bâtiments de plus fort gabarit :
 - noyaux mixtes Belvédère et Holland ;
 - secteurs d'emplois Mérici, Thornhill et Chemin Sainte-Foy ;
 - corridors de transport en commun à haut niveau de service (Métrobus) : terrains situés à proximité du chemin Sainte-Foy, de l'avenue Belvédère et du boulevard René-Lévesque ;
 - grandes propriétés à redévelopper et à requalifier.
- Favoriser le maintien des caractéristiques existantes des milieux résidentiels à consolider, en prévoyant des hauteurs maximales qui reflètent les caractéristiques du cadre bâti existant et en déterminant un nombre d'étages maximal qui encourage une constance dans les types de bâtiments.



Coupe type / Noyau mixte Holland: situation proposée (chemin Sainte-Foy, entre les avenues Ernest-Gagnon et Sir-Adolphe-Routhier)



Coupe type / Grande Allée Ouest: situation proposée (entre la rue du Boisé-de-Sillery et l'avenue Vauquelin)

- Assurer des interfaces harmonieuses entre les bâtiments existants et les bâtiments à construire, en prévoyant des mesures qui assureront des transitions graduelles dans les hauteurs des bâtiments, lorsqu'elles sont pertinentes :
 - Prévoir un angle d'éloignement entre les secteurs de densification et de consolidation du cadre bâti.
 - Permettre l'atteinte des hauteurs maximales autorisées sur une partie seulement de l'emprise au sol d'un bâtiment et moduler la localisation de cette hauteur maximale de manière à favoriser les transitions.

4.2.2 Stimuler le redéveloppement et la requalification des grandes propriétés

- Optimiser l'utilisation du sol des grandes propriétés sous-utilisées en prévoyant des conditions qui y permettront l'ajout de nouvelles constructions. Les parties du territoire visées sont :
 - les terrains de La Cité Verte et ceux situés dans le noyau mixte Holland ;
 - les terrains du pavillon Saint-Dominique et des services diocésains de l'archidiocèse de Québec ;
 - les terrains situés dans les secteurs d'emplois Mérici et Thornhill.
- Favoriser la construction sur les aires de stationnement de surface.
- Prévoir un dégagement entre les futures constructions et le milieu existant pour favoriser des transitions harmonieuses.
- Redévelopper ces propriétés tout en contribuant à l'amélioration de l'environnement urbain, notamment par l'ajout d'espaces publics et de chemins piétonniers ou cyclables.
- Encourager le maintien ou l'ajout d'arbres et d'espaces verts.

Grande Allée



4.2.3 Mettre en valeur des axes présentant un intérêt particulier

- Mettre en valeur l'axe de l'avenue des Braves, en appuyant les mesures suivantes :
 - Maintenir le caractère actuel de l'avenue, notamment par la mise en valeur des maisons unifamiliales prestigieuses situées de part et d'autre de celle-ci.
 - Protéger la percée visuelle d'intérêt vers le parc des Braves et les Laurentides.
- Mettre en valeur l'axe de la Grande Allée Ouest, en appuyant les mesures suivantes :
 - Préserver les maisons unifamiliales prestigieuses, qui sont situées principalement sur le versant nord de la Grande Allée Ouest.
 - Mettre en valeur les grands parterres en façade des bâtiments non résidentiels, qui sont typiques de la Grande Allée Ouest.
 - Favoriser le maintien des caractéristiques paysagères de la Grande Allée en tant que parcours cérémonial d'accueil de la capitale.

4.2.4 Mettre en valeur le patrimoine bâti du territoire

- Encourager la préservation et l'entretien des bâtiments institutionnels présentant une valeur patrimoniale élevée.
- Favoriser le respect et la mise en valeur des caractéristiques patrimoniales des bâtiments présentant une valeur patrimoniale élevée dans tout projet de redéveloppement ou de requalification.

4.2.5 Assurer la qualité architecturale des projets de développement

- Favoriser l'animation sur rue au moyen d'un encadrement bâti optimal et d'une interaction entre les espaces intérieurs et extérieurs (transparence des façades, absence de murs aveugles et emplacement des accès).
- Assurer une architecture de grande qualité qui intègre les tendances contemporaines en architecture tout en favorisant la mise en valeur des caractéristiques du bâti ancien.

Hôpital du Saint-Sacrement



- Favoriser un traitement volumétrique qui s'intègre aux bâtiments existants et qui assure des transitions harmonieuses avec les bâtiments existants que l'on doit maintenir.
- Encourager le recours à des pratiques d'aménagement et de construction durables, notamment en matière de consommation énergétique et de réduction des îlots de chaleur.

4.3 Mobilité et déplacements

La mobilité des personnes est un élément central pour maintenir le dynamisme et l'attractivité du pôle urbain Belvédère. Elle doit être assurée à l'intérieur du territoire et pour y accéder, par un éventail d'options accessibles et durables. La Ville de Québec fixe donc les huit objectifs spécifiques qui suivent.

Station Belvédère, située sur l'avenue Calixa-Lavallée



4.3.1 Accroître l'accessibilité régionale du pôle urbain Belvédère par la mise en valeur des points de correspondance du transport en commun

- Consolider les deux points de correspondance du transport en commun qui sont présents sur le territoire :
 - à la rencontre des parcours Métrobus 800, 801 et 802, soit à l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Calixa-Lavallée ;
 - à la rencontre des parcours Métrobus 802 et 807, soit à l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Belvédère.
- Aménager des aires d'attente conviviales dans ces points de correspondance et collaborer avec les propriétaires riverains pour faciliter l'aménagement d'aires d'attente spacieuses, afin de répondre aux besoins des usagers du transport en commun.
- Prévoir des aménagements qui rendront les déplacements entre les arrêts confortables, sécuritaires et efficaces.
- Améliorer le traitement des chemins piétonniers qui donnent accès à ces points de correspondance.
- Prévoir des supports à vélo à proximité de ces points de correspondance.

4.3.2 Créer un axe de mobilité active nord-sud

- Renforcer le transport actif dans l'axe de l'avenue Joffre, étant donné la présence d'une école secondaire, d'une école primaire, d'une école spécialisée, d'une bibliothèque et d'un escalier donnant accès à la Basse-Ville.
- Évaluer les aménagements qui favoriseraient un meilleur partage de la chaussée entre les différents usagers, dans la continuité logique des aménagements qui ont été faits au cours des dernières années, notamment aux abords de la bibliothèque et des écoles. Ces endroits sont très achalandés aux heures de début et de fin des classes.

- Travailler en concertation avec les établissements scolaires et les résidents riverains afin de prévoir des aménagements qui répondront à leurs besoins.



Esquisse / Axe de mobilité active sur la rue Joffre

© Benoît Gauthier Architecture design

Traverse piétonnière sur l'avenue Belvédère



4.3.3 Faciliter les déplacements des piétons

- Reconnaître les axes suivants comme des parcours piétonniers d'importance qu'il faut maintenir et, lors d'interventions sur la chaussée, maintenir ou améliorer les aménagements pour les piétons (ex. : trottoirs, avancées de trottoirs, îlots de refuge, etc.), selon l'espace disponible :
 - chemin Sainte-Foy;
 - boulevard René-Lévesque;
 - Grande Allée Ouest;
 - avenue Holland;
 - avenue Thornhill;
 - avenue Joffre;
 - avenue du Cardinal-Bégin;
 - avenue Belvédère;
 - avenue des Braves;
 - ruelle des Braves.

Corridor cyclable Père-Marquette



- Plus précisément, prévoir les améliorations suivantes sur ces axes :
 - Consolider les aménagements menant à l'escalier Joffre, qui donne accès au boulevard Charest Ouest et à une station du service rapide par bus (SRB) projeté pour les territoires des villes de Québec et de Lévis.
 - Prévoir des aménagements qui faciliteront la traversée de la Grande Allée Ouest, entre l'avenue Thornhill et l'avenue Cardinal-Bégin, un tronçon de près de 600 mètres qui est actuellement dépourvu de tels aménagements.
 - Ajouter un feu pour piétons à l'intersection de la Grande Allée Ouest et des avenues de Mérici et Vauquelin.
 - Prévoir des mesures qui faciliteront la traversée du boulevard René-Lévesque et du chemin Sainte-Foy, notamment à l'intersection de l'avenue Joffre, en cohérence avec l'axe de mobilité active qui a été défini précédemment.
 - Faciliter l'accès à l'hôpital du Saint-Sacrement, notamment pour les personnes à mobilité réduite.
- De manière générale, favoriser l'accessibilité universelle des espaces publics.

4.3.4 Améliorer la perméabilité du territoire et favoriser la traversée des grands îlots

- Établir de nouveaux liens accessibles aux piétons ou aux cyclistes aux endroits où la trame urbaine est moins perméable, plus précisément :
 - entre La Cité Verte et la côte de la Pente-Douce, par les rues Catherine-Jérémie et Saint-Ours, et par les terrains de l'hôpital du Saint-Sacrement;
 - entre le boulevard René-Lévesque et la Grande Allée Ouest, sur les propriétés à redévelopper ou à requalifier;
 - entre la Grande Allée Ouest et le secteur des Jardins Mérici, sur les propriétés à redévelopper ou à requalifier.
- Lors de l'élaboration des projets de redéveloppement ou de requalification des grandes propriétés du territoire, travailler avec les propriétaires dans le but de concrétiser ces nouveaux liens.

4.3.5 Créer des liens cyclables conviviaux qui permettront de traverser le territoire du nord au sud, qui relieront les axes cyclables existants et qui donneront accès aux équipements récréatifs majeurs

- Créer un lien cyclable dans un axe nord-sud qui permettra ultimement de relier la côte de la Pente-Douce à la Grande Allée. La réalisation de cet axe cyclable pourra se faire par phases, selon les possibilités. Les tronçons que l'on doit créer sont les suivants :
 - entre la côte de la Pente-Douce et l'avenue Joffre, en passant par les terrains de l'hôpital du Saint-Sacrement;
 - sur l'avenue Joffre;
 - entre le boulevard René-Lévesque et la Grande Allée Ouest, en passant par les grandes propriétés situées entre ces deux artères.
- Dans le cas éventuel d'un réaménagement complet de la Grande Allée, prolonger les bandes cyclables jusqu'au parc des Champs-de-Bataille et jusqu'à l'avenue De Bougainville.

4.3.6 Maintenir des conditions de circulation automobile acceptables et limiter les effets des nouveaux ensembles immobiliers sur la circulation

- Maintenir les mesures d'optimisation des conditions de circulation qui ont été entreprises au cours des dernières années afin d'atténuer les difficultés observées, notamment :
 - la synchronisation des feux de circulation sur le chemin Sainte-Foy (2014) et la Grande Allée (2016) ;
 - l'ajout d'un feu de circulation à l'intersection de l'avenue Belvédère et de la côte de la Pente-Douce, pour sécuriser les mouvements des véhicules et faciliter les manœuvres ;
 - l'optimisation des feux à l'intersection de l'avenue Saint-Sacrement et du boulevard Charest pour fluidifier la circulation, notamment dans la côte Saint-Sacrement ;
 - l'optimisation des feux de circulation à l'intersection de la rue Marie-de-l'Incarnation et du boulevard Charest, pour améliorer la circulation routière.
 - l'ouverture de la côte Gilmour à l'année (2014), ce qui offre désormais un accès supplémentaire au territoire.
- Réviser la synchronisation des feux de circulation sur le boulevard René-Lévesque et l'avenue Belvédère.
- Encourager les employeurs à entreprendre des démarches de gestion des déplacements de leurs employés, ce qui limitera l'accroissement de la circulation associée au développement. Parmi l'éventail de mesures possibles, notons l'encouragement du transport en commun, la promotion du vélo comme moyen de transport, le télétravail facilité par les nouvelles technologies et une plus grande flexibilité des horaires.
- Assurer une veille des conditions de circulation dans le territoire, notamment en lien avec les projets de développement, et adopter des mesures correctives si nécessaire. La Ville dispose de plusieurs outils qui lui permettent de réguler le réseau routier. La mise en place de ces mesures, qui sont déjà appliquées pour certaines, permettra de rendre le réseau routier plus performant et plus efficient, en particulier :
 - la synchronisation optimisée des feux de circulation ;
 - la surveillance des conditions de circulation avec un système de caméras et de senseurs (boucle au sol), ce qui rend possible la modification à distance du fonctionnement des feux en temps réel au moyen des nouveaux serveurs artériels ;
 - la correction géométrique aux intersections et à leurs approches ;
 - la possibilité d'interdire certains mouvements, en particulier le virage à gauche, pour accroître la fluidité de la circulation et éliminer l'interblocage ;
 - la modification de la réglementation relative au stationnement dans la rue.
- En outre, bien qu'il soit difficile d'évaluer l'effet des projets de développement sur les conditions de circulation à moyen et à long terme, il faudra prendre en considération les éléments suivants dans la détermination des mesures appropriées à mettre en place :
 - Le potentiel de développement est dispersé sur le plan géographique, ce qui facilitera l'absorption de la circulation générée par ce développement par le réseau routier actuel.
 - La majorité du potentiel se trouve sur des terrains aux abords d'une artère est-ouest où les conditions de circulation sont actuellement acceptables.
- Certains projets entraîneront une augmentation du débit de circulation sur les voies nord-sud aux périodes de pointe, ce qui pourra entraîner un allongement des files d'attente.
- L'automobiliste s'adapte constamment aux conditions de circulation et pourrait modifier son trajet pour accéder à la Haute-Ville ou se déplacer autrement qu'en automobile.
- Les potentiels de développement le long de la Grande Allée Ouest se trouvent dans un secteur plus sensible, ce qui pourrait nécessiter des mesures d'atténuation pour préserver l'accessibilité au secteur, particulièrement durant les périodes de pointe.
- En contrepartie, il faut considérer que les projets de développement s'étendront sur 25 ans ou plus. La Ville pourra ainsi s'adapter et apporter les modifications nécessaires au réseau routier pour maintenir des conditions de circulation acceptables.

4.3.7 Mettre en place une gestion rationnelle des espaces de stationnement hors rue

- Prévoir, pour l'ensemble du pôle urbain Belvédère, des exigences de stationnement adaptées à un milieu urbain dense. Notamment, l'imposition d'un nombre de cases de stationnement maximal et minimal relativement bas aura pour effet de réduire le nombre d'espaces de stationnement aménagés lors de la réalisation des projets de développement ainsi que d'encourager la mobilité durable et l'utilisation du transport en commun.
- De manière générale, dans les secteurs de densification, exiger que la majorité des espaces de stationnement soient situés dans des constructions souterraines ou, dans une moindre mesure, dans des constructions intérieures.



Esquisse / Place publique en façade de l'église du Très-Saint-Sacrement

4.4 Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

La qualité de l'aménagement du domaine public, qui est principalement composé des rues, des parcs et des espaces publics, est essentielle à la création d'un milieu de vie convivial. À Québec, le caractère hivernal de la ville doit en outre être pris en compte dans l'aménagement des espaces publics extérieurs. La dernière stratégie d'aménagement et de développement s'attarde donc à créer ce milieu de vie de qualité, par l'établissement de six objectifs spécifiques.

4.4.1 Aménager une place publique dans le noyau mixte Belvédère

- Aménager, dans le noyau mixte Belvédère, une place publique ouverte et accueillante.
- Intégrer, dans l'aménagement de cet espace public, des aires d'attente d'autobus et des chemins piétonniers efficaces entre les arrêts d'autobus.
- Prévoir du mobilier urbain adapté qui incite les résidents et les usagers du territoire à fréquenter et à utiliser cette place publique.

4.4.2 Créer un espace public dans le noyau mixte Holland

- Aménager un espace public en façade de l'église du Très-Saint-Sacrement, de manière à créer un espace de rassemblement convivial.
- Ajouter du mobilier urbain dans le but de développer la convivialité du noyau mixte.
- Prévoir des aménagements qui faciliteront les déplacements des piétons à l'intérieur même du noyau mixte, ainsi que vers l'artère commerciale du chemin Sainte-Foy.

Coteau Sainte-Geneviève – Secteur de La Cité Verte



4.4.3 Poursuivre l'aménagement de la promenade du coteau Sainte-Geneviève

- Poursuivre les aménagements qui visent à créer une promenade publique continue aux abords du coteau Sainte-Geneviève :
 - Consolider les espaces verts qui existent en bordure de la falaise de manière à assurer leur protection (promenade au nord de La Cité Verte, parc de la Pente-Douce, parc des Braves).
 - Relier les aménagements réalisés sur le terrain de La Cité Verte au réseau piétonnier existant (créer des accès vers l'avenue Holland et la rue Catherine-Jérémie).
 - Créer un lien optimal entre la côte de la Pente-Douce et la rue Catherine-Jérémie, par les terrains de l'hôpital du Saint-Sacrement, en y intégrant un lien cyclable.
 - Mettre en valeur l'escalier qui mène au parc des Braves à partir de la côte de la Pente-Douce et en faciliter l'accès.
 - Intégrer l'espace public qui doit être créé sur les terrains de l'église du Très-Saint-Sacrement dans le concept d'aménagement, comme porte d'entrée de la promenade.
- Mettre en valeur les accès à la promenade à partir du chemin Sainte-Foy, par une signalisation et des aménagements appropriés.

Parc Samuel-Holland



4.4.4 Améliorer l'offre de parcs et d'espaces verts et poursuivre la mise en valeur des équipements existants

- Créer un nouvel espace vert ayant une vocation récréative dans le secteur d'emplois Mérici, à proximité de l'ensemble immobilier Les Jardins Mérici.
- Revoir l'aménagement du parc des Saints-Martyrs :
 - Évaluer les besoins ;
 - Rénover les terrains de tennis ;
 - Améliorer les installations du pavillon de services ;
 - Améliorer l'intégration du parc dans le quartier, particulièrement du côté de la rue Père-Marquette et de l'avenue Calixa-Lavallée.
- Valoriser les parcs du territoire en tant que lieux de rassemblement et de socialisation.
- Accroître l'accessibilité des parcs du territoire, en les ouvrant sur le quartier ainsi qu'en assurant une diversité d'accès et la sécurité à leurs abords.

- Maintenir l'accessibilité des grands parcs urbains qui sont situés aux limites du territoire (parc du Bois-de-Coulonge et parc des Champs-de-Bataille), en consolidant et en aménageant des liens de transport actif qui donnent accès à ces parcs.
- Maintenir l'accessibilité du parc de voisinage Jacques-Marquette.
- Collaborer avec les établissements scolaires afin de les encourager à donner accès à leurs espaces verts aux citoyens.

4.4.5 Ajouter du mobilier urbain le long des parcours piétonniers principaux, de l'axe de mobilité active Joffre et des axes présentant un intérêt particulier

- Ajouter du mobilier urbain, notamment des bancs, aux emplacements suivants :
 - en bordure des parcours piétonniers principaux ;
 - aux abords de l'axe de mobilité active ;
 - dans les noyaux mixtes Belvédère et Holland ;
 - dans les secteurs d'emplois Mérici et Thornhill ;
 - en bordure de l'avenue Belvédère, puisqu'elle relie les quatre parcours Métrobus traversant le territoire.
- Afin de contribuer à mettre en valeur des axes présentant un intérêt particulier, à savoir l'avenue des Braves et la Grande Allée Ouest, y installer du mobilier urbain de qualité pour en faire des promenades qui relient les trois grands parcs urbains : le parc des Braves, le parc du Bois-de-Coulonge et le parc des Champs-de-Bataille.



Alignements d'arbres
sur la Grande Allée Ouest

4.4.6 Encourager la mise en valeur du couvert arborescent et y participer

- Augmenter la canopée du pôle urbain Belvédère de 3 %, c'est-à-dire la faire passer à 28 %.
 - Exiger le maintien ou la plantation d'arbres dans le cadre des projets de développement privés.
 - Exiger des aires vertes considérables sur les grandes propriétés à redévelopper ou à requalifier, afin d'assurer le maintien d'espaces verts et d'arbres.
 - Prévoir des dégagements suffisants lors des projets de construction afin que soient maintenus et bonifiés les alignements d'arbres en bordure des rues.
 - Encourager les propriétaires privés, notamment les grands propriétaires fonciers, à planter des arbres et à verdir les parties inutilisées de leur propriété, plus particulièrement sur les propriétés suivantes :
 - hôpital du Saint-Sacrement ;
 - école secondaire Quebec High School ;
 - terrains de l'hôpital Jeffery Hale ;
 - terrains de La Cité Verte ;
 - terrains de l'église du Très-Saint-Sacrement ;
 - terrains dans les secteurs d'emplois Thornhill et Mérici.
- Prévoir la plantation d'arbres lors de l'élaboration des projets d'aménagements publics et planter des arbres dans les emprises municipales disponibles.
 - Favoriser la plantation le long des principaux parcours piétonniers en mettant en place des mesures adaptées :
 - chemin Sainte-Foy : déminéralisation et plantation sur le domaine privé ;
 - boulevard René-Lévesque : protection des alignements existants, déminéralisation et plantation sur le domaine privé ;
 - Grande Allée Ouest : protection des arbres existants et plantation sur le domaine privé ;
 - avenue Holland : plantation sur le domaine privé ;
 - avenue Thornhill : déminéralisation ;
 - avenue Joffre : plantation sur le domaine privé et protection des arbres existants ;
 - avenue Belvédère : protection des arbres existants et plantation sur le domaine privé ;
 - avenue des Braves : plantation sur le domaine public.



**Mise en œuvre des
stratégies d'aménagement
et de développement**

5

5

Mise en œuvre des stratégies d'aménagement et de développement

Afin d'assurer la mise en œuvre des stratégies d'aménagement et de développement énoncées dans le Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère, des mesures normatives et qualitatives sont mises de l'avant. D'une part, les principales règles d'urbanisme qui encadrent le développement sont définies. D'autre part, des attentes à l'égard de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec sont formulées. Finalement, des critères qualitatifs sont présentés relativement à des secteurs particuliers de redéveloppement ou de requalification.

5.1 Aires d'affectation détaillée et dispositions normatives

5.1.1 Aires d'affectation détaillée

La carte 8 découpe le territoire en aires d'affectation détaillée.

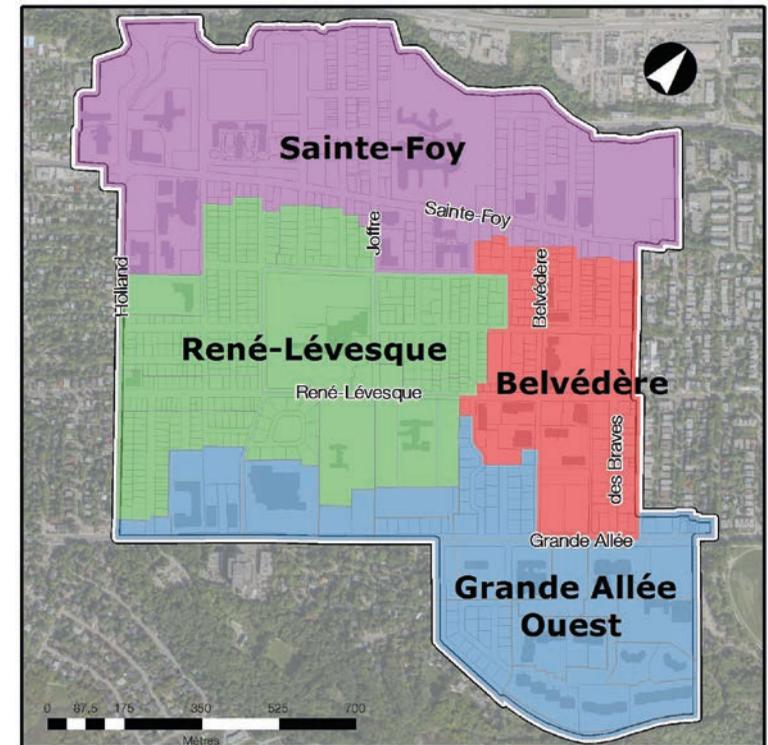
Ces aires sont regroupées par grands sous-secteurs, en fonction de l'aire d'influence approximative des principales artères du territoire :

- sous-secteur du chemin Sainte-Foy (SF) ;
- sous-secteur de l'avenue Belvédère (Bel) ;

- sous-secteur du boulevard René-Lévesque (RL) ;
- sous-secteur de la Grande Allée Ouest (GA).

Par ailleurs, cinq catégories d'aires d'affectation détaillée sont présentes sur le territoire. Chacune d'elles représente la dominante de l'aire d'affectation détaillée, c'est-à-dire la vocation principale de cette aire :

- **Commerce de détail et services urbains (CD/Su)** : les usages dominants sont les espaces administratifs, les commerces ainsi que les services personnels et professionnels.
- **Mixte (M)** : une mixité des usages est préconisée.



Carte 8 / Sous-secteurs du Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère

- **Récréation, parc et espace vert (PEV)**: des usages de récréation extérieure ou de conservation naturelle sont autorisés, de façon quasi exclusive.
- **Publique, institutionnelle et communautaire (PIC)**: les usages relatifs aux établissements d'enseignement, de santé et de loisirs ainsi qu'aux établissements communautaires ou religieux sont principalement autorisés.
- **Résidentielle (R)**: les usages autorisés concernent l'habitation ou sont complémentaires à celle-ci.

Les différentes aires d'affectation détaillée définies à la carte 9 établissent les unités territoriales à l'égard desquelles s'appliqueront la hauteur prescrite à la carte 10 ainsi que les différentes normes d'urbanisme prévues au tableau de l'Annexe I.

5.1.2 Dispositions normatives

Les dispositions normatives applicables à chacune des aires d'affectation détaillée désignées à la carte 9 sont énoncées à la carte 10 quant à la hauteur maximale prescrite et aux règles spécifiques à celle-ci, ainsi qu'au tableau de l'Annexe I quant à plusieurs autres normes.

Hauteurs maximales prescrites

Les hauteurs maximales prescrites sont celles prévues à la carte 10. Ces hauteurs en mètres devront, par concordance, être intégrées au règlement sur l'urbanisme des arrondissements de La Cité-Limoilou et de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge.

La hauteur maximale prescrite des bâtiments s'exprime d'abord en mètres. Selon le type de bâtiment et l'usage qu'on y trouve, le nombre d'étages constructibles pour une hauteur donnée peut

varier. De manière générale, un étage résidentiel est d'une hauteur moyenne de trois mètres, alors que celle-ci est de quatre mètres pour un étage commercial ou de bureau. Par exemple, un bâtiment de douze mètres pourrait avoir jusqu'à quatre étages résidentiels ou trois étages commerciaux.

Dans les milieux résidentiels à consolider, un nombre d'étages est parfois exigé, au tableau de l'Annexe I, afin de favoriser une meilleure intégration des constructions futures. Ce nombre d'étages doit être respecté en plus du nombre de mètres. Il s'agit donc d'une exigence supplémentaire.

Autres normes d'urbanisme

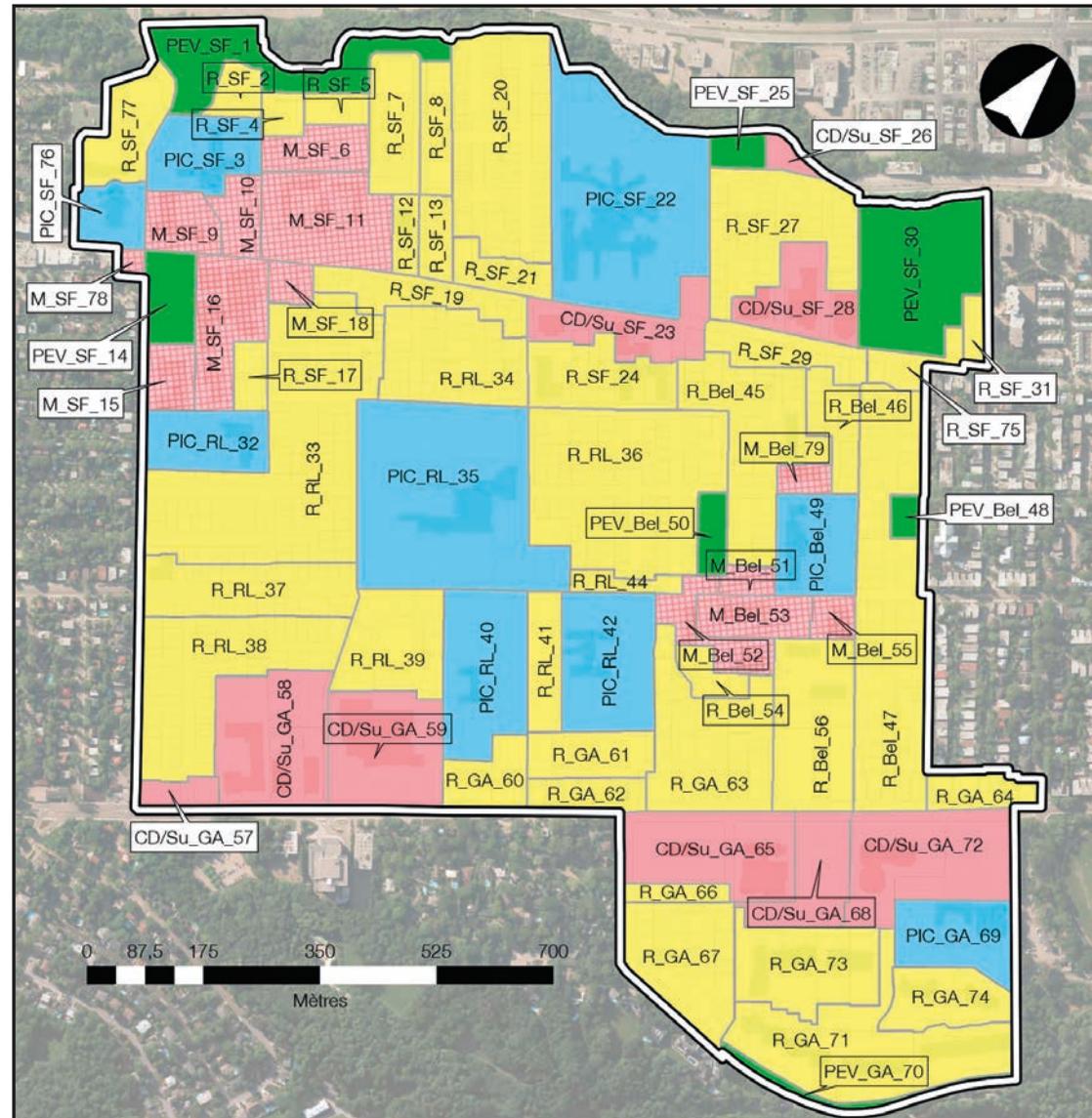
Les objets suivants sont visés par des règles prévues au tableau de l'Annexe I du programme particulier d'urbanisme :

- groupes d'usages prescrits, spécifiquement autorisés, spécifiquement exclus, contingentés ou conditionnels ;
- implantation d'un projet d'ensemble ;
- hauteurs minimales et maximales en étage d'un bâtiment principal et autres normes de calcul ;
- normes de lotissement ;
- normes d'implantation ;
- normes d'aménagement ;
- dispositions relatives au stationnement hors rue et au chargement et déchargement des véhicules ;
- dispositions relatives à la protection des arbres ;
- de manière exceptionnelle, la gestion des droits acquis ou l'affichage.

Ces dispositions normatives devront, par concordance, être intégrées dans le règlement sur l'urbanisme des arrondissements de La Cité-Limoilou et de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge. Toute autre norme relative aux objets visés par les règles prévues dans le PPU devra être retirée.

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

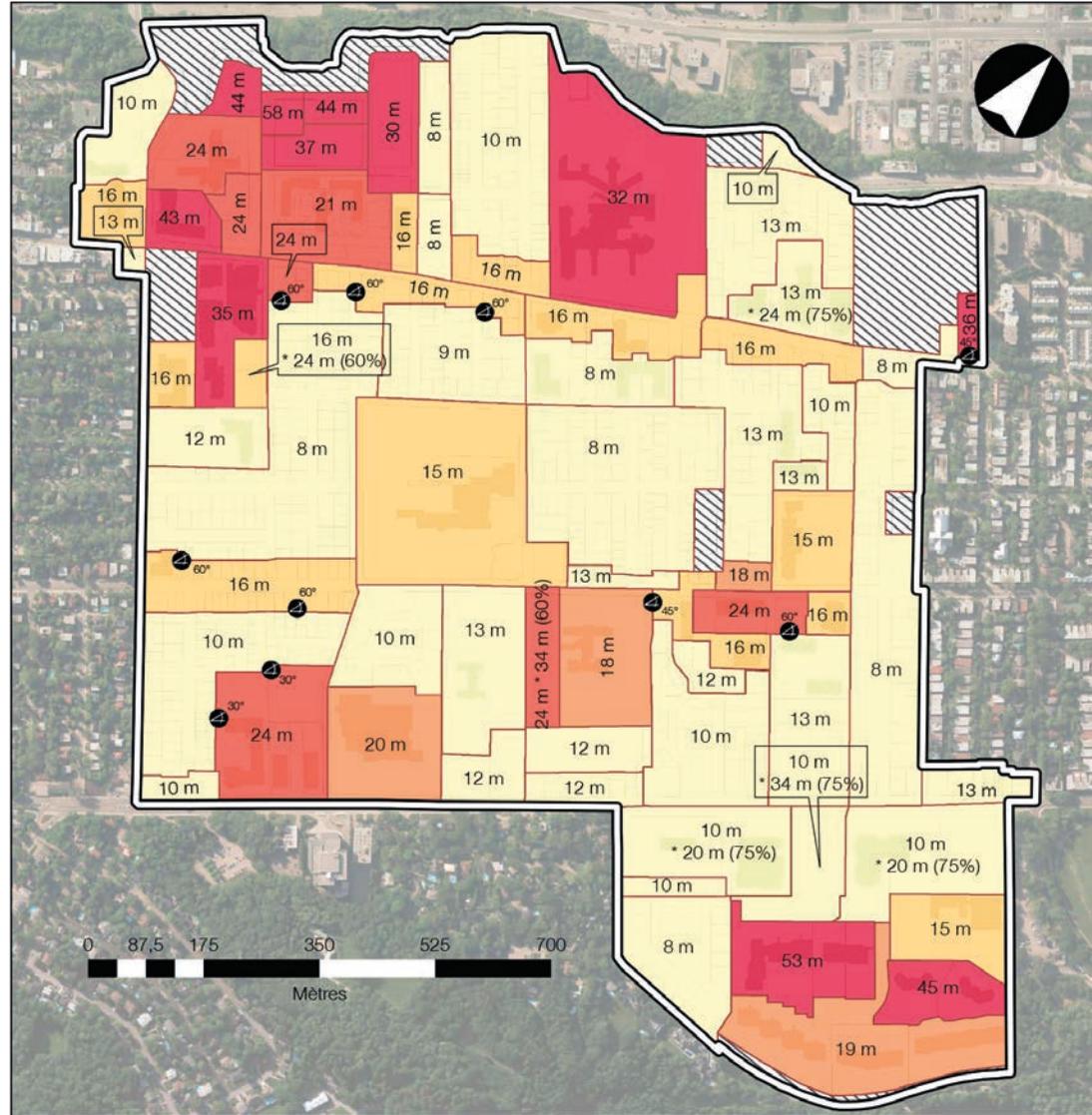
Par ailleurs, les objets suivants ne sont pas visés par des règles prévues dans le programme particulier d'urbanisme : usages associés, densités, pourcentage d'occupation au sol, pourcentage minimal de grands logements, superficie d'aire d'agrément, type d'entrepôt, type d'affichage (sauf mention contraire), gestion des droits acquis (sauf mention contraire) et toute autre disposition particulière qui n'est pas relative à un objet spécifiquement visé par le PPU.



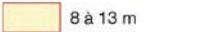
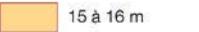
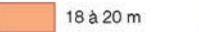
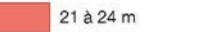
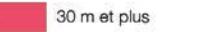
Carte 9 / Plan des aires d'affectation détaillée

Légende

	Résidentielle		Commerce de détail et services urbains		Mixte		Publique, institutionnelle et communautaire		Récréation, parc et espace vert
---	---------------	---	--	---	-------	---	---	---	---------------------------------



Légende

 8 à 13 m	 15 à 16 m	 18 à 20 m	 21 à 24 m	 30 m et plus
--	---	---	---	--

 Angle d'éloignement de X°, calculé à partir de la limite de l'aire d'affectation détaillée adjacente.

N.B. À la carte 10, lorsque la hauteur maximale prescrite est suivie d'un astérisque (*), d'une hauteur supérieure et d'un pourcentage, cela signifie qu'un bâtiment pourra atteindre la hauteur supérieure seulement pour un pourcentage de l'emprise au sol d'un bâtiment. Le tableau de l'Annexe I en précise l'application. Ex.: 16 m * 24 m (50%) – la hauteur maximale prescrite est de 16 m, mais le bâtiment pourra atteindre 24 m sur 50% de son emprise au sol.

Carte 10 / Plan des hauteurs maximales prescrites

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

La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) est un organisme de la Ville de Québec créé en 1928 et voué à l'embellissement urbain qui exerce les pouvoirs de la municipalité en regard du contrôle architectural, de la symétrie des constructions, de l'aménagement, du lotissement et de l'affichage dans les parties du territoire sur lesquelles elle a compétence.

Afin de favoriser une architecture et un design urbain de qualité, la mise en valeur du patrimoine bâti et la préservation des caractéristiques paysagères de sites d'intérêt, il est recommandé de donner compétence à la CUCQ sur l'ensemble du territoire visé par le PPU pour le pôle urbain Belvédère.

Le Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (R.V.Q. 1324) permet, de façon générale, d'atteindre les objectifs spécifiques fixés par le PPU pour le pôle urbain Belvédère. De fait, les critères d'évaluation des projets de construction édictés dans le règlement de la CUCQ sont conformes aux principes d'aménagement du PPU. Les principaux critères que les projets devront respecter sont les suivants :

- Favoriser la densification sur les artères de consolidation, soit le boulevard René-Lévesque, le chemin Sainte-Foy, la Grande Allée et l'avenue Belvédère.
- Favoriser l'animation sur rue au moyen d'un encadrement bâti optimal et d'une interaction entre les espaces intérieurs et extérieurs (transparence des façades, absence de murs aveugles et emplacement des accès).

- Assurer une architecture de grande qualité qui intègre les tendances contemporaines en architecture tout en favorisant la mise en valeur des caractéristiques du bâti ancien.
- Favoriser un traitement volumétrique qui s'intègre aux bâtiments existants et qui assure des transitions harmonieuses avec les bâtiments existants que l'on doit maintenir.
- Mettre en valeur les éléments patrimoniaux du territoire.
- Encourager le recours à des pratiques d'aménagement et de construction durables, notamment en matière de consommation énergétique et de réduction des îlots de chaleur.

Cependant, afin de favoriser l'atteinte de certains objectifs spécifiques et principes d'aménagement, il est recommandé d'apporter les modifications suivantes aux critères du Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec :

- Lorsque la réglementation d'urbanisme autorise des hauteurs supplémentaires sur une partie seulement de l'emprise au sol d'un bâtiment, préciser la répartition privilégiée, en indiquant à quels endroits les hauteurs les plus élevées peuvent être localisées.
- Encourager le maintien des caractéristiques paysagères de la Grande Allée en tant que parcours cérémonial d'accueil de la capitale.
- Favoriser des constructions qui minimisent les effets sur l'ensoleillement des espaces publics et des propriétés riveraines.
- Favoriser les aménagements et les pratiques de construction qui s'inscrivent dans le courant du développement durable.

- Favoriser un redéveloppement ou une requalification des grandes propriétés désignées à la carte 6 qui s'inscrit dans les objectifs spécifiques du PPU. À cette fin, des critères spécifiques sont énoncés à la section 5.3. Il est recommandé que la CUCQ utilise, en plus des critères généraux, des critères d'évaluation des projets qui reflètent ces critères spécifiques, principalement en ce qui a trait :
 - à la localisation privilégiée des accès aux espaces de stationnement ;
 - au maintien ou à la création d'espaces verts et d'espaces extérieurs publics ;
 - à l'aménagement des espaces verts et des espaces extérieurs qui contribuent à l'amélioration de l'environnement urbain en général ;
 - à la protection du couvert arborescent, notamment des arbres remarquables ou des massifs d'arbres d'intérêt.

5.3 Critères spécifiques relatifs au redéveloppement et à la requalification des grandes propriétés

La carte 6 montre de grandes propriétés à redévelopper et à requalifier, notamment avec l'objectif d'y optimiser l'utilisation du sol. Cependant, ce redéveloppement devra se faire en respectant les critères de design énoncés ci-après. Pour y parvenir, les mesures suivantes sont préconisées : les dispositions normatives sont prévues en conséquence à la section 5.1, et le règlement de la CUCQ sera modifié afin d'assurer le respect de critères relatifs au design urbain des sites, conformément à la section 5.2.



5.3.1 Redéveloppement et requalification des grandes propriétés du secteur d'emplois Mérici

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

- Les grands parterres situés en façade des bâtiments de la Grande Allée Ouest sont préservés, et les caractéristiques paysagères de l'artère sont mises en valeur.
- Les hauteurs supplémentaires autorisées par la réglementation d'urbanisme sont situées le plus loin possible de la Grande Allée Ouest.
- Des percées visuelles vers le nord, à partir du site des Jardins Mérici, sont mises en valeur.
- Une percée visuelle vers le bâtiment du collège Mérici, à partir de la Grande Allée Ouest, est mise en valeur.
- L'implantation des nouvelles constructions tient compte, dans la mesure du possible, de la végétation existante sur le site. Lorsque c'est impossible, de nouveaux arbres sont plantés. Une attention particulière est donnée aux arbres remarquables.

Esquisse / Requalification du secteur d'emplois Mérici



Carte 11 / Grandes propriétés du secteur d'emplois Mérici

- La plantation d'arbres est favorisée dans les espaces verts existants, afin de compléter les alignements d'arbres aux abords de la Grande Allée Ouest.
- Une bande de terrain est aménagée en espace vert de récréation extérieure entre les propriétés à redévelopper ou à requalifier et l'ensemble résidentiel Les Jardins Mérici. Cet espace vert devra être planté d'arbres et perméable, et il pourra accueillir un équipement récréatif dont la vocation sera précisée en collaboration avec les citoyens.
- La présence d'espaces extérieurs bétonnés ou asphaltés est minimisée.
- La perméabilité physique du lieu est favorisée, notamment par la création d'un lien piétonnier nord-sud reliant l'ensemble résidentiel Les Jardins Mérici à l'avenue Belvédère.
- Les accès au site pour les véhicules devront être localisés en priorité sur la Grande Allée Ouest ou sur la rue des Jardins-Mérici.



Hypothèse de requalification pour les grandes propriétés du secteur d'emplois Mérici



5.3.2 Redéveloppement et requalification des grandes propriétés du secteur d'emplois Thornhill

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

- Une gradation des hauteurs entre les résidences existantes et les bâtiments à construire est favorisée, notamment par l'application d'un angle d'éloignement aux abords des milieux résidentiels qui sont à consolider.
- Des arbres sont plantés à l'intérieur des espaces verts que l'on veut créer sur le site, plus particulièrement aux limites du terrain adjacentes aux milieux résidentiels qui sont à consolider.
- Un lien piétonnier reliant l'avenue Thornhill et l'avenue des Maires-Gauthier est aménagé. Il est situé à une distance respectable des résidences riveraines, et des arbres sont plantés afin de préserver l'intimité des résidences. Lorsque l'espace est disponible, une rangée d'arbres à feuillage persistant est plantée aux extrémités du site de redéveloppement ou de requalification.

Esquisse / Requalification du secteur d'emplois Thornhill



Carte 12 / Grandes propriétés du secteur d'emplois Thornhill



Hypothèse de requalification pour les grandes propriétés du secteur d'emplois Thornhill

- De manière à offrir une interface conviviale avec l'avenue des Maires-Gauthier, un espace extérieur de qualité est aménagé, et les bâtiments à construire ont une façade (principale ou secondaire) qui donne sur cette avenue. De plus, toutes les façades des bâtiments font l'objet d'un traitement architectural de qualité.
- La présence d'espaces extérieurs bétonnés ou asphaltés est minimisée.
- Les accès au site pour les véhicules devront être situés en priorité sur la Grande Allée Ouest ou sur l'avenue Thornhill.

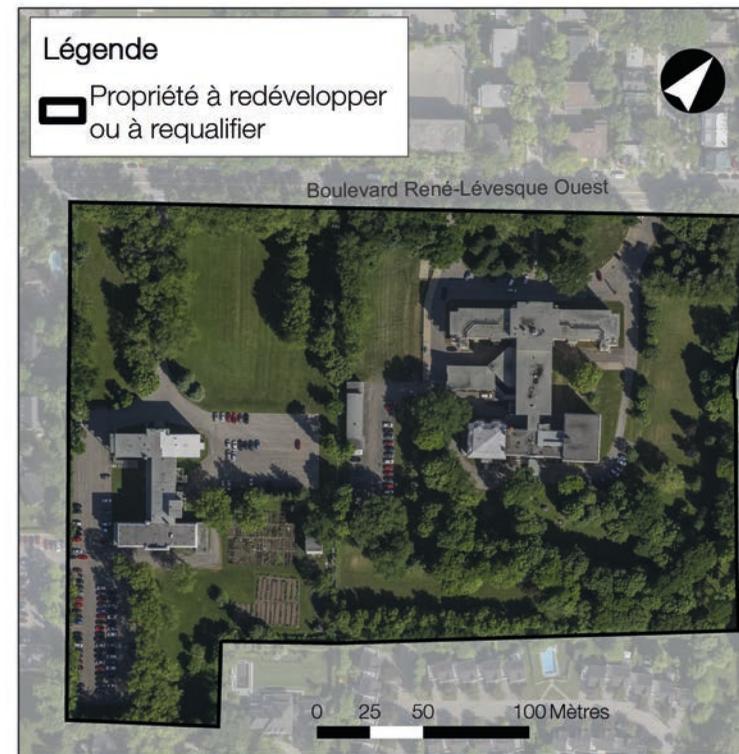
5.3.3 Redéveloppement et requalification des terrains des services diocésains de l'archidiocèse de Québec et du pavillon Saint-Dominique

Le terrain des services diocésains de l'archidiocèse de Québec est un site particulier qui pourrait éventuellement être redéveloppé ou requalifié. Aucun projet n'est en cours d'élaboration pour ce terrain. Pour cette raison, les dispositions normatives ne sont pas modifiées par rapport à la situation qui prévalait avant l'entrée en vigueur du PPU. Cependant, le PPU établit des critères d'aménagement qui devront être respectés lors de l'élaboration d'un projet de redéveloppement ou de requalification pour ce terrain. En temps opportun, la Ville de Québec pourra modifier les dispositions normatives du PPU afin d'autoriser un projet respectant ces critères. Le site du pavillon Saint-Dominique présente aussi un potentiel de redéveloppement auquel des critères s'appliquent.

Ainsi, les critères de design applicables à ces deux propriétés sont les suivants :

- Les hauteurs autorisées favorisent des transitions avec les milieux résidentiels adjacents qui doivent être consolidés.
- L'implantation des nouvelles constructions tient compte, dans la mesure du possible, de la végétation existante sur le site. Lorsque c'est impossible, de nouveaux arbres sont plantés. Une attention particulière est donnée aux arbres remarquables.
- Les jardins partagés qui existent sur le site sont intégrés dans le concept de requalification.
- La perméabilité physique du lieu est favorisée, notamment par l'aménagement de liens piétonniers ou cyclables du nord vers le sud reliant le boulevard René-Lévesque à la Grande Allée. Ces liens sont situés à une distance respectable des résidences riveraines, et des arbres sont maintenus ou plantés afin de préserver l'intimité de ces résidences. Lorsque l'espace est disponible, une rangée d'arbres à feuillage persistant est plantée aux extrémités du site de redéveloppement ou de requalification.

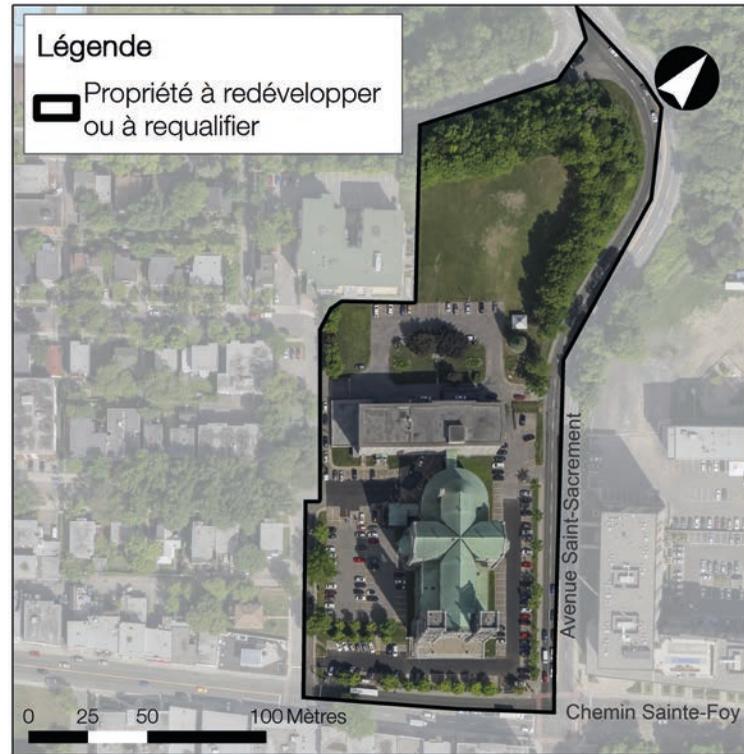
- Les bâtiments à construire ont une façade (principale ou secondaire) donnant sur les liens piétonniers ou cyclables qui doivent être créés.
- La présence d'espaces extérieurs bétonnés ou asphaltés est minimisée.
- Les sites des services diocésains et du pavillon Saint-Dominique sont connectés l'un à l'autre.



Carte 13 / Grandes propriétés du secteur des services diocésains de l'archidiocèse de Québec et du pavillon Saint-Dominique



Hypothèse de requalification pour les grandes propriétés du secteur des services diocésains de l'archidiocèse de Québec et du pavillon Saint-Dominique



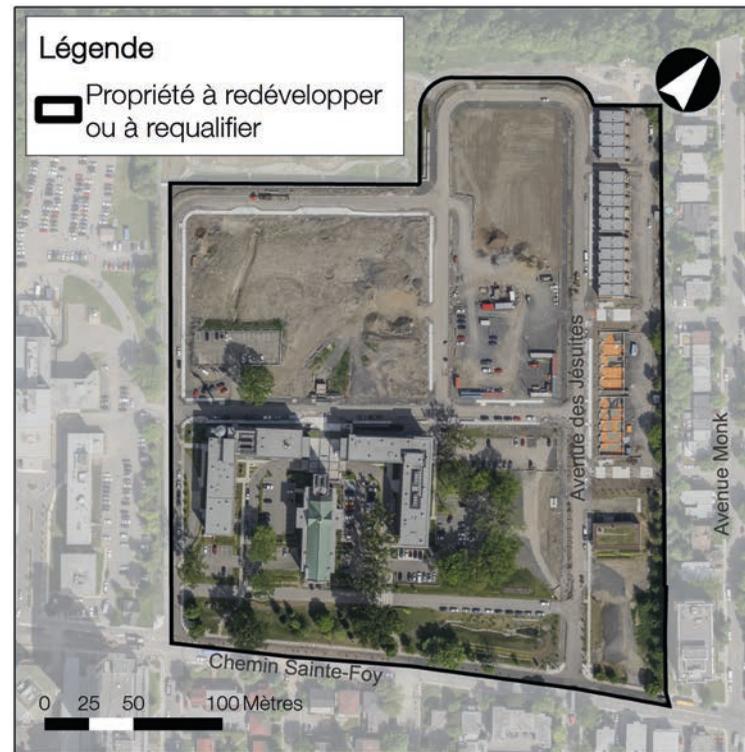
Carte 14 / Grandes propriétés du secteur de l'église du Très-Saint-Sacrement

5.3.4 Redéveloppement et requalification des terrains de l'église du Très-Saint-Sacrement

Le site de l'église du Très-Saint-Sacrement est un site particulier qui pourrait éventuellement être redéveloppé ou requalifié. Aucun projet n'est en cours d'élaboration pour ce site. Pour cette raison, les dispositions normatives ne sont pas modifiées par rapport à la situation qui prévalait avant l'entrée en vigueur du PPU. Cependant, le PPU établit des critères d'aménagement qui devront être respectés lors de l'élaboration d'un projet de redéveloppement ou de requalification pour ce terrain. En temps opportun, la Ville de Québec pourra modifier les dispositions normatives du PPU afin d'autoriser un projet respectant ces critères.

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

- L'église du Très-Saint-Sacrement est préservée et mise en valeur.
- Un espace extérieur est aménagé en façade de l'église de manière à créer une porte d'entrée sur la promenade du coteau Sainte-Geneviève et l'artère commerciale du chemin Sainte-Foy.
- Des arbres sont plantés dans les espaces verts qui existent déjà ou qui seront créés, plus particulièrement aux abords du chemin Sainte-Foy.
- Les percées visuelles vers l'église à partir du chemin Sainte-Foy, de l'avenue Holland et de la Basse-Ville sont préservées. L'église doit demeurer un point de repère visuel.
- La présence d'espaces extérieurs bétonnés ou asphaltés est minimisée.



Carte 15 / Grandes propriétés du secteur de l'écoquartier La Cité Verte

5.3.5 Redéveloppement et requalification du secteur de l'écoquartier La Cité Verte

L'écoquartier La Cité Verte a fait l'objet, au cours des dernières années, d'une démarche de planification rigoureuse, à laquelle de nombreux acteurs ont été associés. À la suite de cette démarche et des modifications réglementaires afférentes, la construction de ce projet immobilier a été entamée, il y a quelques années. Les critères établis à l'époque sont ainsi reconduits dans le PPU.

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

- Assurer une intégration du développement projeté au quartier Saint-Sacrement en créant un ensemble harmonieux qui intègre le caractère monumental, patrimonial et paysager de la Résidence Monseigneur-Lemay et du milieu bâti environnant dans un ensemble construit cohérent.
- Favoriser la création d'îlots limités par des rues ou des voies de circulation piétonnières ou cyclables qui poursuivent ceux de la trame bâtie du quartier ou s'y apparentent.
- Permettre le maintien du caractère institutionnel du site par le biais de la conservation et la mise en valeur de certains bâtiments existants.
- Prévoir la conservation d'un espace libre de tout bâtiment entre l'alignement des bâtiments existants conservés et le chemin Sainte-Foy, et ce, sur toute la largeur du site; ailleurs sur le site, assurer un bon encadrement des rues par les bâtiments.
- Implanter les nouveaux bâtiments de manière à respecter le caractère monumental des bâtiments existants conservés et, particulièrement, celui de la Résidence Monseigneur-Lemay.
- Intégrer des lieux publics à des endroits stratégiques.
- Permettre l'aménagement d'un espace public linéaire de qualité au sommet de la falaise.

- Favoriser la mise en place d'aménagements et d'équipements maximisant l'efficacité énergétique, le contrôle et la récupération des eaux de ruissellement et la gestion intégrée des matières résiduelles.
- Implanter les nouveaux bâtiments du territoire de manière à respecter un principe de gradation par rapport aux bâtiments existants dans le territoire et le milieu bâti environnant.
- Implanter les nouveaux bâtiments du territoire de manière à respecter le caractère monumental de la Résidence Monseigneur-Lemay par une répartition adéquate des gabarits des bâtiments et par l'expression de la prédominance de la Résidence Monseigneur-Lemay.

5.4 Programme d'acquisition d'immeubles

La Ville de Québec envisage la possibilité de se porter acquéreuse, de gré à gré ou par expropriation, de tout ou de parties d'immeuble, en vue leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le programme particulier d'urbanisme, dans les aires d'affectation détaillée suivantes :

- PIC_RL_40
- PIC_RL_42
- M_Bel_51
- M_Bel_52
- M_Bel_53
- CD/Su_GA_58
- CD/Su_GA_68
- CD/Su_GA_72
- PIC_SF_76

Conclusion

Le pôle urbain Belvédère est un territoire mixte et diversifié. Il comprend des milieux résidentiels, des secteurs d'emplois, des établissements d'enseignement ou de santé et quelques espaces à vocation commerciale. Plusieurs de ses caractéristiques en font un lieu attractif pour y habiter, y travailler ou y étudier. Parmi celles-ci, notons l'excellente desserte en transport en commun de ce territoire, qui le rend accessible à partir des autres pôles de la ville de Québec, et sa proximité avec de grands espaces verts à vocation régionale, comme le parc du Bois-de-Coulonge et le parc des Champs-de-Bataille. Ces qualités en font un milieu de choix pour accueillir davantage de résidents et pour attirer de nouveaux employeurs, notamment en y stimulant le développement immobilier et en améliorant l'aménagement de l'espace public.

Cependant, malgré l'attractivité marquée du territoire, plusieurs enjeux pour son développement peuvent être dégagés. La Ville de Québec souhaite donc agir sur ceux-ci, dans les limites de ses compétences. Le programme particulier d'urbanisme est l'outil de planification retenu.

Le PPU pour le pôle urbain Belvédère, en présentant une vision d'avenir pour 2040, met en place des stratégies d'aménagement et de développement relatives aux activités et à la vocation du territoire, au cadre bâti, à la mobilité et aux déplacements, ainsi qu'à l'aménagement des rues, des parcs et des espaces publics. Celles-ci contribueront à maintenir la place du pôle urbain Belvédère dans la ville de Québec et à stimuler sa croissance. Les dispositions

normatives prescrites, l'encadrement architectural proposé, les critères spécifiques relatifs au redéveloppement et à la requalification des grandes propriétés et le programme d'acquisition d'immeubles favoriseront la mise en œuvre de ces stratégies. Le PPU est désormais la référence pour l'aménagement et le développement de ce territoire.

Finalement, les stratégies mises de l'avant dans le PPU ne pourront se réaliser entièrement qu'avec la collaboration de tous les acteurs impliqués : Ville de Québec, citoyens, établissements de santé et d'enseignement, propriétaires fonciers, etc. La Ville de Québec les invite donc tous à participer activement à sa mise en œuvre.

Annexe

Annexe 1

Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
PEV_SF_1	R1				Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_2	H1 : – i : projet d'ensemble autorisé H2 : – projet d'ensemble autorisé R1	<i>Usages spécifiquement autorisés :</i> Centrale de production d'énergie thermique Lave-auto dans un stationnement souterrain	Aire verte : 30 %	Minimum : 3 étages Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_SF_3	P7 R1	<i>Usages spécifiquement autorisés :</i> Centrale de production d'énergie thermique Lave-auto dans un stationnement souterrain	Aire verte : 20 %		Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_4	H1 – i : de 12 à 200 logements – j : 6 logements et plus – r : 6 logements et plus – projet d'ensemble autorisé H3 – projet d'ensemble autorisé R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Lave-auto dans un stationnement souterrain	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement intérieur : 90 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_5	H1 – i : 12 logements et plus – j : 6 logements et plus – r : 6 logements et plus – projet d'ensemble autorisé H2 – projet d'ensemble autorisé R1	<i>Usages spécifiquement autorisés :</i> Centrale de production d'énergie thermique Lave-auto dans un stationnement souterrain	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur, terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement intérieur : 90 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

¹⁵. Lorsque la mention « s. o. » est inscrite dans la colonne « Règle particulière – Affichage ou droits acquis », l'aire d'affectation n'est visée par aucune règle particulière relative à l'affichage ou aux droits acquis, et aucune concordance stricte ne découle du PPU relativement à ces objets.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
M_SF_6	H1 – i: 12 logements et plus – j: 6 logements et plus – r: 6 logements et plus – projet d'ensemble autorisé H2 – projet d'ensemble autorisé C3: R, R+, 1 P3: R, R+, 1 R1	<i>Usages spécifiquement autorisés:</i> Centrale de production d'énergie thermique Lave-auto dans un stationnement souterrain <i>Usage spécifiquement exclu:</i> Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 5 000 m ²	Aire verte: 20 %	Calcul de la hauteur, terrain en pente (article 340)	Type: urbain dense Stationnement intérieur: 90 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_7	H1 – i, j: de 3 à 75 logements – projet d'ensemble autorisé H2 – i – projet d'ensemble autorisé H3 – projet d'ensemble autorisé R1	<i>Usages spécifiquement autorisés:</i> Centrale de production d'énergie thermique Lave-auto dans un stationnement souterrain	Aire verte: 30 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur: 90 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_8	H1 – i: de 1 à 2 logements – j: de 1 à 2 logements – r: 1 logement et plus – projet d'ensemble autorisé R1		Marge arrière: 15 m Aire verte: 30 %	Maximum: 2 étages Minimum: 2 étages Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_SF_9	H1: 2, 2+ – i, j: 10 logements et plus H2 C1: R, R+, 1 C2: R, R+, 1 C20: R, R+, 1 C21: R – 400 m ² maximum par établissement P1: R, R+, 1 P5: R, R+, 1 P6: 2, 2+ R1		Aire verte: 15 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340) Éléments de mécanique inclus dans le calcul de la hauteur (article 334)	Type: urbain dense Stationnement souterrain: 65 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
M_SF_10	H1 : 2, 2+ – i : 10 logements et plus C1 : R, R+, 1 C2 : R, R+, 1 C20 : R, R+, 1 P5 : R, R+, 1 R1		Marge avant : 3 m Aire verte : 15 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340) Éléments de mécanique inclus dans le calcul de la hauteur (article 334)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586) Un tablier de manœuvre peut être aménagé sur un autre lot que celui de l'usage qu'il dessert (article 676).	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_SF_11	H1 – i, j : de 1 à 45 logements – projet d'ensemble autorisé H2 H3 C1 C2 : R, R+, 1 C3 C20 : R, R+, 1 P1 P2 P3 P5 R1	<i>Usages spécifiquement autorisés :</i> Centrale de production d'énergie thermique Lave-auto dans un stationnement souterrain	Marge à l'axe – Chemin Sainte-Foy : 35 m Aire verte : 20 % Une partie d'un bâtiment principal qui existait le 12 mai 2008 et qui a été érigée après 1926 doit être conservée (article 438)	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense	Abattage d'au plus 10 % de la superficie boisée existante le 12 mai 2008 autorisé (article 698)	s. o.
R_SF_12	H1 – i : de 12 à 48 logements – j : de 6 à 24 logements – r : de 6 à 12 logements – projet d'ensemble autorisé H2 – projet d'ensemble autorisé H3 – projet d'ensemble autorisé R1		Marge à l'axe – Chemin Sainte-Foy : 35 m Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Conservation de la superficie boisée existante le 12 mai 2008 (article 699)	s. o.
R_SF_13	H1 – i, j, r : de 1 à 2 logements C3 P1 P3 R1		Marge à l'axe – Chemin Sainte-Foy : 80 m Aire verte : 40 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Conservation de la superficie boisée existante le 12 mai 2008 (article 699)	s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
PEV_SF_14	R1				Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_SF_15	H1 – i, j : 10 logements et plus – projet d'ensemble autorisé H2 C3 P1		Aire verte : 15 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 100 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_SF_16	H1 – i, j : 10 logements et plus – projet d'ensemble autorisé – logement protégé : R+ H2 H3 – i, j, r : 9 logements et moins C1 : S, R, 2, 3 C2 : S, R, 2, 3 C3 : S, R, 2, 3 C20 : S, R, 2, 3 C30 : 100 % intérieur P1 P3 P5 P6 I2 : R, 1 R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Lave-auto dans un stationnement souterrain <i>Usage spécifiquement exclu :</i> Centre d'hébergement et de soins de longue durée de plus de 65 personnes	Aire verte : 15 %		Type : urbain dense Stationnement intérieur : 100 % (article 585) Un mur-écran doit être aménagé autour d'une aire de chargement ou de déchargement (article 686).	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_17	H1 i, j, r – projet d'ensemble autorisé R1		Marge avant : 4 m Aire verte : 25 %	Malgré la hauteur maximale autorisée, 60 % de la projection au sol d'une construction principale peut, du côté le plus éloigné de l'avenue Ernest-Gagnon, atteindre une hauteur de 24 m (article 331.0.2)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	Affichage : Type 1 – Général Droits acquis : s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
M_SF_18	H1 – i: 10 logements et plus – j: 5 logements et plus H2 R1	<i>Usage spécifiquement autorisé:</i> Centre d'hébergement et de soins de longue durée de plus de 65 personnes	Marge avant: 4 m Marge latérale: 4 m Marge arrière: 6 m Aire verte: 20 %	Angle d'éloignement de 60°, calculé à partir de la limite de l'aire d'affectation détaillée R_RL_33 (article 331.0.1)	Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur: 90 % (article 585) Stationnement souterrain: 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_19	H1 – i, j, r H3 – i, j, r: 9 logements et moins R1		Marge avant: 3 m Aire verte: 20 %	Angle d'éloignement de 60°, calculé à partir des limites des aires d'affectation détaillée R_RL_33 et R_RL_34 (article 331.0.1)	Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur: 90 % (article 585) Stationnement souterrain: 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_20	H1 – i, j, r: de 1 à 8 logements R1		Aire verte: 25 %	Maximum: 3 étages Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_21	H1 – i, j H3 – i, j, r: 9 logements et moins R1		Marge avant: 3 m Aire verte: 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur: 90 % (article 585) Stationnement souterrain: 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_SF_22	P3 P7 R1	<i>Usage spécifiquement exclu:</i> Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m ²	Marge avant: 23 m Aire verte: 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type: urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_SF_23	H1 – i, j C1 P3 P5 R1	<i>Usage spécifiquement autorisé:</i> Lave-auto dans un stationnement souterrain	Marge avant: 3 m Aire verte: 10 %		Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur: 90 % (article 585) Stationnement souterrain: 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_24	H1 – i, j, r: 4 logements et moins R1		Chaque logement doit posséder une entrée principale distincte (article 692). Aire verte: 20 %		Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PEV_SF_25	R1				Type: urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
CD/Su_SF_26	H1 – i, j, r C1 C2 C20 C21 P3 P5 I2 R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Lave-auto dans un stationnement souterrain <i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_27	H1 – i, j, r H3 – i, j, r : 9 logements et moins R1	<i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Empiètement d'un escalier en cour avant autorisé (article 383) Aire verte : 25 %	Maximum : 4 étages Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_SF_28	H1 – i : 5 logements et plus C1 C2 – 500 m ² maximum par établissement P3 P5 R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Lave-auto dans un stationnement souterrain	Marge avant : 3 m Aire verte : 15 %	Malgré la hauteur maximale autorisée, 75 % de la projection au sol d'une construction principale peut, du côté le plus rapproché du chemin Sainte-Foy, atteindre une hauteur de 24 m (article 331.0.2) Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement intérieur : 100 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_29	H1 – i, j, r H3 – i, j, r : 9 logements et moins R1	<i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Marge avant : 3 m Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 100 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PEV_SF_30	R1				Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
R_SF_31	H1 – i, j ; 10 logements et plus – projet d'ensemble autorisé H2 P6 R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Centre d'hébergement et de soins de longue durée de plus de 65 personnes <i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Aire verte : 20 %	Angle d'éloignement de 45°, calculé à partir de l'axe du chemin Sainte-Foy (article 331.0.1)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_RL_32	P3 R1		Aire verte : 40 %		Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_33	H1 – i, j : de 1 à 2 logements R1		Aire verte : 20 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_34	H1 – i : de 1 à 8 logements – j : de 1 à 4 logements – r : de 1 à 3 logements, 4 bâtiments maximum par rangée R1		Chaque logement doit posséder une entrée principale distincte (article 692) Aire verte : 20 %	Maximum : 3 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_RL_35	C3 P1 P3 R1 R2		Aire verte : 40 %		Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_36	H1 – i : de 1 à 3 logements – j : de 1 à 2 logements – r : de 1 à 2 logements, 4 bâtiments maximum par rangée R1	<i>Usage contingenté :</i> Le nombre maximal d'établissements destinés à un usage du groupe P3 est de deux (article 301)	Chaque logement doit posséder une entrée principale distincte (article 692) Aire verte : 20 %	Maximum : 3 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_37	H1 – i, j R1		Marge avant : 4 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 8 m Aire verte : 20 %	Angle d'éloignement de 60°, calculé à partir des limites des aires d'affectation détaillée R_RL_38 et R_RL_33 (article 331.0.1)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_38	H1 – i : de 1 à 2 logements – j : 1 logement R1		Marge avant : 4,5 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 6,5 m Aire verte : 30 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
R_RL_39	H1 – i: 1 logement R1		Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 6,5 m La distance maximale entre la marge avant et la façade principale est de 3 m (article 351) Aire verte : 30 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_RL_40	H1 – i: de 2 à 12 logements – j: de 1 à 3 logements – r: 1 logement, 12 bâtiments maximum par rangée H2 C1 P1 P2 R1		Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 8 m Aire verte : 40 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_41	H1 – i H2 P6 R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Centre d'hébergement et de soins de longue durée de plus de 65 personnes	Marge avant : 40 m Marge arrière : 30 m Aire verte : 40 % Zone tampon d'une profondeur de 10 m exigée à la limite de l'aire d'affectation détaillée R_GA_61	Malgré la hauteur maximale autorisée, 60 % de la projection au sol d'une construction principale peut atteindre une hauteur de 34 m (article 331.0.2).	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement souterrain : 90 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	Affichage : Type 1 – Général Droits acquis : s. o.
PIC_RL_42	H1 – i H2 P1 P2 P3 P6 P7 R1	<i>Usage spécifiquement exclu :</i> Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m ²	Marge avant : 45 m Marge latérale : 20 m Marge arrière : 30 m Aire verte : 40 % Zone tampon d'une profondeur de 10 m exigée à la limite de l'aire d'affectation détaillée R_GA_61 Zone tampon d'une profondeur de 10 m exigée à la limite de l'aire d'affectation détaillée R_GA_63 Un usage du groupe R1 est autorisé dans une zone tampon (article 720.0.1)		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_44	H1 – i, j R1		Marge avant : 4 m Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
R_Bel_45	H1 – i, j, r R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Lave-auto dans un stationnement souterrain <i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Marge avant : 4 m Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_Bel_46	H1 – i : de 1 à 8 logements – j : de 1 à 4 logements R1	<i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Empiètement d'un escalier en cour avant autorisé (article 383) Aire verte : 20 %	Maximum : 3 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_Bel_47	H1 – i : 1 logement R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Consulat, vice-consulat ou agence consulaire <i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Taille minimale de lot : 470 m ² Marge avant : 6 m Aire verte : 25 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PEV_Bel_48	R1				Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_Bel_49	C3 P3 R1		Aire verte : 40 %		Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PEV_Bel_50	R1				Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_Bel_51	H1 : 2, 2+ – i, j, r : 10 logements et plus C1 : R, 1, 2 C2 : R, 1 C3 : R, 1 C20 : R, 1 C21 : R P1 : R, 1 P3 : R, 1 P5 : R, 1 I2 : R, 1 R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Lave-auto dans un stationnement souterrain	Marge avant : 3 m Aire verte : 10 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	Droits acquis : aucune note particulière relative à la gestion des droits acquis ne peut être prescrite. Affichage : s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
M_Bel_52	H1 – i: 6 logements et plus C1: R, 1, 2 C2: R, 1, 2 C3: R, 1, 2 C20: R, 1 C21: R – 200 m ² maximum par établissement P3: R, 1, 2 P5: R, 1, 2 R1		Marge avant: 3 m Aire verte: 15 %	Angle d'éloignement de 45°, calculé à partir de la limite de l'aire d'affectation détaillée PIC_RL_42 (article 331.0.1)	Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur: 90 % (article 585) Stationnement souterrain: 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_Bel_53	H1: 2, 2+ – i; 10 logements et plus C1 C2 C3 C20: R, 1 C21: R – 200 m ² maximum par établissement P3 P5 R1	<i>Usage spécifiquement exclu:</i> Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 5 000 m ²	Marge avant: 4 m Marge arrière: 10 m Une construction souterraine peut être implantée en marge avant jusqu'à la ligne avant de lot (article 380) 3 arbres doivent être maintenus ou plantés dans la marge avant (article 380.0.3) Aire verte: 15 %	Angle d'éloignement de 60°, calculé à partir de la limite de l'aire d'affectation détaillée R_Bel_56 (article 331.0.1)	Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur: 90 % (article 585) Stationnement souterrain: 70 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_Bel_54	H1 – i: de 1 à 2 logements – j: de 1 à 2 logements – r: 1 logement, 4 bâtiments maximum par rangée – projet d'ensemble autorisé R1		Marge avant: 6 m Marge latérale: 2 m Marge arrière: 8 m La distance maximale entre la marge avant et la façade principale est de 3 m (article 351) Aire verte: 30 %	Maximum: 3 étages	Type: urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_Bel_55	H1 – i: 6 logements et plus C1: R, 1, 2 C2: R, 1, 2 C20: R, 1 P1: R, 1, 2 P3: R, 1, 2 P5: R, 1, 2 I2: R, 1, 2 R1	<i>Usage contingenté:</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Marge avant: 4 m Aire verte: 15 %		Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur: 90 % (article 585) Stationnement souterrain: 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
R_Bel_56	H1 – i, j, r – projet d'ensemble autorisé R1	<i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Empiètement d'un escalier en cour avant autorisé (article 383) Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_GA_57	C1 C2 C20 C31 P3 P5 R1	<i>Usage spécifiquement exclu :</i> Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 5 000 m ²	Marge avant : 6 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 6 m Aire verte : 30 %	Minimum : 2 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_GA_58	C1 – projet d'ensemble autorisé C2 – 500 m ² maximum par établissement C20 – 500 m ² maximum par établissement R1		Marge avant : 6 m Marge latérale : 20 m Marge arrière : 20 m Aire verte : 30 % Zone tampon d'une profondeur de 10 m exigée à la limite nord de l'aire d'affectation détaillée R_RL_38 (du côté de l'avenue des Maires-Gauthier et de la rue du Père-Vimont) Zone tampon d'une profondeur de 5 m exigée à la limite ouest de l'aire d'affectation détaillée R_RL_38 (du côté de l'avenue de Ploërmel) Un usage du groupe R1 parc est autorisé dans une zone tampon (article 720.0.1)	Angle d'éloignement de 30°, calculé à partir de la limite de l'aire d'affectation détaillée R_RL_38 (article 331.0.1) Éléments de mécanique inclus dans le calcul de la hauteur (article 334)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % Stationnement souterrain : 75 %	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_GA_59	C1 C2 C20 R1		Marge avant : 49 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 12 m Aire verte : 40 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_GA_60	H1 – i : 1 logement R1		Largeur minimale du bâtiment principal : 11 m Marge avant : 60 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 8 m La distance maximale entre la marge avant et la façade principale est de 4 m (article 351) Aire verte : 40 %	Maximum : 3 étages	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
R_GA_61	H1 – r : 1 logement, maximum 6 bâtiments par rangée – projet d'ensemble autorisé R1		Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 8 m Aire verte : 30 %	Maximum : 2 étages	Stationnement : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_GA_62	H1 – i : 1 logement R1		Marge avant : 8 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m La distance maximale entre la marge avant et la façade principale est de 4 m (article 351) Aire verte : 40 %	Maximum : 3 étages	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_GA_63	H1 – i : de 1 à 2 logements R1		Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m La distance maximale entre la marge avant et la façade principale est de 3 m (article 351) Aire verte : 30 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_GA_64	H1 – i : de 1 à 4 logements R1	<i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Marge avant : 10 m Empiètement d'un escalier en cour avant autorisé (article 383) Aire verte : 20 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_GA_65	C1 P3 R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Lave-auto dans un stationnement souterrain <i>Usage spécifiquement exclu :</i> Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m ²	Marge avant : 30 m Aire verte : 20 %	Malgré la hauteur maximale autorisée, 75 % de la projection au sol d'une construction principale peut, du côté le plus éloigné de la Grande Allée Ouest, atteindre une hauteur de 20 m (article 331.0.2).	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_GA_66	H1 – i : de 1 à 2 logements – j : de 1 à 2 logements – r : de 1 à 2 logements, maximum 6 bâtiments par rangée R1		Marge avant : 5 m Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	Affichage : Type 1 – Général Droits acquis : s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
R_GA_67	H1 – i: 1 logement R1	<i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Aire verte: 20 %	Maximum: 2 étages Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_GA_68	H1: 2, 2+ – i, j H2: 2, 2+ C1 C2: R, 1 – 500 m ² maximum par établissement P3 P5: R, 1, 2 R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Lave-auto dans un stationnement souterrain	Marge avant: 30 m Aire verte: 20 % Zone tampon d'une profondeur de 35 m exigée à la limite de l'aire d'affectation détaillée R_GA_73 Un usage du groupe R1 parc est autorisé dans une zone tampon (article 720.0.1)	Malgré la hauteur maximale autorisée, 75 % de la projection au sol d'une construction principale peut, du côté le plus éloigné de la Grande Allée Ouest, atteindre une hauteur de 34 m (article 331.0.2).	Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur: 90 % (article 585) Stationnement souterrain: 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_GA_69	C3 P3 P4 R1	<i>Usage spécifiquement exclu :</i> Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 5 000 m ²	Aire verte: 20 %		Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PEV_GA_70	R1 R2 R3				Type: urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_GA_71	H1 – i, j, r – projet d'ensemble autorisé R1	<i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Aire verte: 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur: 75 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_GA_72	C1 P3 P5: R, 1, 2 R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Lave-auto dans un stationnement souterrain <i>Usage spécifiquement exclu :</i> Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m ²	Marge avant: 30 m Aire verte: 20 % Zone tampon d'une profondeur de 35 m exigée aux limites des aires d'affectation détaillée R_GA_71 et R_GA_73 Un usage du groupe R1 parc est autorisé dans une zone tampon (article 720.0.1)	Malgré la hauteur maximale autorisée, 75 % de la projection au sol d'une construction principale peut, du côté le plus éloigné de la Grande Allée Ouest, atteindre une hauteur de 20 m (article 331.0.2)	Type: urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur: 90 % (article 585) Stationnement souterrain: 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
R_GA_73	H1 – i, j, r – projet d'ensemble autorisé R1	<i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 75 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_GA_74	H1 – i, j, r – projet d'ensemble autorisé R1	<i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 75 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_75	H1 – i : de 1 à 4 logements R1	<i>Usage contingenté :</i> La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Taille minimale de lot : 470 m ² Marge avant : 6 m Aire verte : 25 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_SF_76	P2 R1 R2 R4	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Marché public temporaire (article 123)	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_77	H1 – i, j, r : 37 logements et plus H2 H3 C3 P2 R1		Aire verte : 25 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 100 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_SF_78	H1 : 2, 2+ – i C1 C2 : R, 1 – 400 m ² maximum par établissement C3 : S, R, 1 C20 : R, 1 – 100 m ² maximum par établissement P5 R1	<i>Usage spécifiquement autorisé :</i> Lave-auto dans un stationnement souterrain	Marge avant : 3 m Aire verte : 10 % Lorsqu'un usage du groupe C1 est exercé au rez-de-chaussée, la façade principale du bâtiment doit comporter une vitrine (article 692).		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis ¹⁵
M_Bel_79	H1 – i, j, r C1 : R, 1 – 500 m ² maximum par établissement C3 : R, 1 P1 : R, 1 P3 : R, 1 P5 : R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : Lave-auto dans un stationnement souterrain Usage contingenté : La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301) Usage spécifiquement exclu : Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m ²	Marge avant : 4 m Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Une case de stationnement requise peut être aménagée sur un lot situé dans l'aire d'affectation détaillée R_Bel_45 (article 610)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

LÉGENDE DES ABRÉVIATIONS À L'ANNEXE 1

Typologie des usages

- H1:** logement
- H2:** habitation avec services communautaires
- H3:** maison de chambres et pension
- C1:** services administratifs
- C2:** vente au détail et services
- C3:** lieu de rassemblement
- C20:** restaurant
- C21:** débit d'alcool
- C30:** stationnement et poste de taxi
- C31:** poste d'essence
- P1:** équipement culturel et patrimonial
- P2:** équipement religieux
- P3:** établissement d'éducation et de formation
- P4:** établissement d'éducation postsecondaire
- P5:** établissement de santé sans hébergement
- P6:** établissement de santé avec hébergement
- P7:** établissement majeur de santé
- I2:** industrie artisanale
- R1:** parc
- R2:** équipement récréatif extérieur de proximité
- R3:** équipement récréatif extérieur régional
- i:** usage autorisé dans un bâtiment isolé
- j:** usage autorisé dans un bâtiment jumelé
- r:** usage autorisé dans un bâtiment en rangée

Localisation des usages

- R:** usage autorisé: 1) au rez-de-chaussée, 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier, 3) au sous-sol, pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès au sous-sol se fasse de l'intérieur
- R+:** usage autorisé lorsqu'un bâtiment possède plusieurs rez-de-chaussée: 1) au rez-de-chaussée, 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier, 3) à un étage situé entre deux rez-de-chaussée où cet usage est autorisé
- 1:** usage autorisé à l'étage situé immédiatement au-dessus du rez-de-chaussée, pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée
- 1+:** usage autorisé à l'étage situé immédiatement au-dessus du rez-de-chaussée, pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès à cet étage se fasse uniquement à partir de l'intérieur de l'établissement
- 2:** usage autorisé au deuxième étage
- 2+:** usage autorisé aux étages situés au-dessus du deuxième étage
- 3:** usage autorisé au troisième étage

Aménagement des terrains

Aire verte: Superficie minimale d'un terrain, exprimée par un pourcentage de la superficie totale, qui doit être sous couverture végétale. Un maximum de 25 % de cette superficie peut prendre la forme d'un toit vert.

ville.quebec.qc.ca

