

# Table des matières

## CHAPITRE 1

<b>Le contexte de la révision</b>	<b>7</b>
1.1 Le territoire	9
1.2 Un nouveau Schéma d'aménagement et de développement	10
1.3 La Stratégie intégrée d'aménagement du territoire (SIAT)	12

## CHAPITRE 2

<b>Le concept d'organisation spatiale</b>	<b>13</b>
2.1 Plus de 50 ans de planification urbaine	14
2.2 Le concept d'organisation spatiale : arrimage entre aménagement et mobilité durable	15

## CHAPITRE 3

<b>La Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040</b>	<b>21</b>
3.1 Les politiques municipales actuelles	22
3.2 Les sources d'inspiration	24
3.3 La consultation en ligne sur le projet de Vision stratégique	25
3.4 Les engagements pour l'avenir	26
3.5 La Vision stratégique	27

## CHAPITRE 4

<b>Les grandes orientations d'aménagement et de développement</b>	<b>29</b>
4.1 Capitale attractive : accueillir la croissance résidentielle dans des milieux de vie de qualité	32
4.2 Capitale dynamique : favoriser la compétitivité	38
4.2.1 Le secteur industriel	45
4.2.2 Le secteur commercial	49
4.2.3 Les immeubles de bureaux	53
4.3 Capitale performante : donner priorité à la mobilité durable en arrimant la planification des transports et l'aménagement du territoire	57
4.3.1 Les composantes et les parties prenantes des réseaux de transport de l'agglomération	58
4.3.2 Les habitudes de déplacement dans l'agglomération de Québec	59
4.3.3 Le transport urbain des personnes	60
4.3.4 Le transport interurbain des personnes	72
4.3.5 Le transport des marchandises	75
4.3.6 Le transport motorisé à des fins récréatives	81
4.3.7 La localisation des équipements spécialisés majeurs de l'agglomération et des équipements importants des gouvernements et de leurs mandataires	85

4.4 Capitale durable : valoriser et préserver le patrimoine et les milieux d'intérêt	96
4.4.1 Les territoires d'intérêt historique et culturel	96
4.4.2 Les territoires d'intérêt écologique et les corridors récréotouristiques	103
4.4.3 Les territoires d'intérêt esthétique	109
4.4.4 Le territoire et les activités agricoles	113
4.5 Capitale résiliente : protéger les personnes et les biens	117
4.5.1 Les contraintes naturelles	118
4.5.2 Les contraintes de nature anthropique	135

## CHAPITRE 5

<b>Les grandes affectations du territoire et le périmètre d'urbanisation</b>	<b>163</b>
5.1 Les grandes affectations du territoire et les densités approximatives	164
5.1.1 Centre-ville (CV)	166
5.1.2 Pôle urbain régional (PUR)	167
5.1.3 Corridor structurant (CS)	168
5.1.4 Urbain (UR)	169
5.1.5 Commerce majeur (CM)	170
5.1.6 Industrie et commerce (IC)	171
5.1.7 Campus technologique (CT)	172
5.1.8 Cité universitaire (CU), ExpoCité (EC), Zone aéroportuaire (ZA) et Zone portuaire (ZP)	173
5.1.9 Agriculture (AG)	174
5.1.10 Forêt (FO)	175
5.1.11 Hameau résidentiel agricole et Hameau résidentiel forestier (HRA et HRF)	176
5.1.12 Hameau mixte agricole et Hameau mixte forestier (HMA et HMF)	177
5.1.13 Parc et espace vert (PEV)	178
5.1.14 Conservation naturelle (CN)	178
5.2 Les définitions des grands groupes d'usages	181
5.3 Le périmètre d'urbanisation	182

## CHAPITRE 6

<b>La mise en œuvre du Schéma d'aménagement et de développement</b>	<b>189</b>
6.1 La révision du plan et des règlements d'urbanisme	190
6.2 Le monitoring	191

## CHAPITRE 7

<b>Le plan d'action</b>	<b>193</b>
-------------------------	------------

## ANNEXES

207

## Liste des cartes

Carte 1	L'agglomération de Québec et les autres composantes de la CMQ	8
<b>Carte 2</b>	<b>Concepts d'organisation spatiale</b>	<b>19</b>
Carte 3	Principaux lieux d'emploi	39
Carte 4	Grands secteurs innovants	43
Carte 5	Espaces industriels	47
Carte 6	Centres et mégacentres commerciaux	51
Carte 7	Bureaux gouvernementaux et privés	55
Carte 8	Réseau cyclable	63
Carte 9	Réseau structurant de transport en commun projeté	65
Carte 10	Réseau autoroutier et routier	67
Carte 11	Équipements de transport interurbain	73
Carte 12	Infrastructures de transport aéroportuaire, portuaire et ferroviaire	77
Carte 13	Réseau de camionnage supérieur	79
Carte 14	Sentiers de motoneige et de VTT	83
Carte 15	Équipements de santé et de services sociaux	87
Carte 16	Équipements d'éducation et d'enseignement	89
Carte 17	Équipements de culture, de loisirs et de sport	91
Carte 18	Équipements de sécurité publique	93
Carte 19	Territoires d'intérêt historique et culturel	99
Carte 20	Territoires d'intérêt historique et culturel sous la juridiction de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ)	101
Carte 21	Territoires d'intérêt écologique	105
Carte 22	Corridors récréotouristiques	107
Carte 23	Territoires d'intérêt esthétique	111
Carte 24	Zone agricole	115
Carte 25	Zones inondables réglementées	121
Carte 26	Lieux d'approvisionnement en eau potable	125
Carte 27	Secteurs susceptibles de comporter une forte pente	129
Carte 28	Secteurs à potentiel karstique	133
Carte 29	Activités extractives	137
Carte 30	Sites d'entreposage de matières dangereuses et de sols contaminés	139
Carte 31	Équipements de gestion et de traitement des matières résiduelles	143
Carte 32	Dépôts à neige	145
Carte 33	Autoroutes et routes du réseau supérieur générant des contraintes sonores	149
Carte 34	Réseau de transport d'énergie et postes d'énergie électrique	153
Carte 35	Zone aéroportuaire	157
Carte 36	Usines de traitement de l'eau potable et stations de traitement des eaux usées	161
Carte 37	Grandes affectations du territoire	179
Carte 38	Périmètre d'urbanisation avant révision	183
Carte 39	Périmètre d'urbanisation révisé	187

## Liste des annexes

Annexe 1	Liste des bureaux gouvernementaux et privés	208
Annexe 2	Principaux projets d'infrastructures du réseau supérieur de transport de l'agglomération de Québec	214
Annexe 3	Liste des équipements de santé et de services sociaux	216
Annexe 4	Liste des équipements d'éducation et d'enseignement	220
Annexe 5	Liste des territoires d'intérêt historique et culturel	224
Annexe 6	Cadre méthodologique pour la détermination et l'identification des territoires d'intérêt écologique	230
Annexe 7	Liste des territoires d'intérêt écologique	231

**Le concept  
d'organisation  
spatiale**



**2**

# 2

## Le concept d'organisation spatiale

Le concept d'organisation spatiale représente, de façon schématique, les principales composantes du territoire de l'agglomération. Cette représentation est basée sur les enjeux, les orientations et les objectifs d'aménagement, ainsi que sur leurs interrelations<sup>7</sup>.

### 2.1 Plus de 50 ans de planification urbaine

Depuis le plan Gréber de 1956, les autorités municipales ont tenté à diverses reprises de planifier l'urbanisation de la région. Plusieurs éléments du plan Gréber ont été repris par la suite, notamment dans le plan Vandry-Jobin de 1968. Ce dernier proposait un important réseau autoroutier, qui devait complètement changer le visage de la région métropolitaine de Québec. Une partie du réseau proposé a été construite, mais le ralentissement de la croissance démographique, l'augmentation des coûts de construction, les changements d'attitude à l'égard de la protection de l'environnement et l'opposition des résidents des quartiers centraux (où de nombreuses démolitions étaient prévues) ont freiné sa concrétisation. Le plan Vandry-Jobin donnait une place prépondérante au centre-ville, notamment en y faisant converger le réseau autoroutier et en recommandant la conservation d'une gare ferroviaire centrale dans Saint-Roch.

Plan de circulation et de transport  
(Région métropolitaine de Québec) –  
*Le plan, volume II, 1968*



**Tableau 2 / Documents de planification du territoire de 1956 à nos jours**

1956	Plan Gréber
1968	Plan Vandry-Jobin
1985	Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec
2005	Plan directeur d'aménagement et de développement de la nouvelle ville de Québec
2012	Plan métropolitain d'aménagement et de développement

Note : 7. Adapté de Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, *La prise de décision en urbanisme*, avril 2015. Repéré à [www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/avant-propos/](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/avant-propos/).

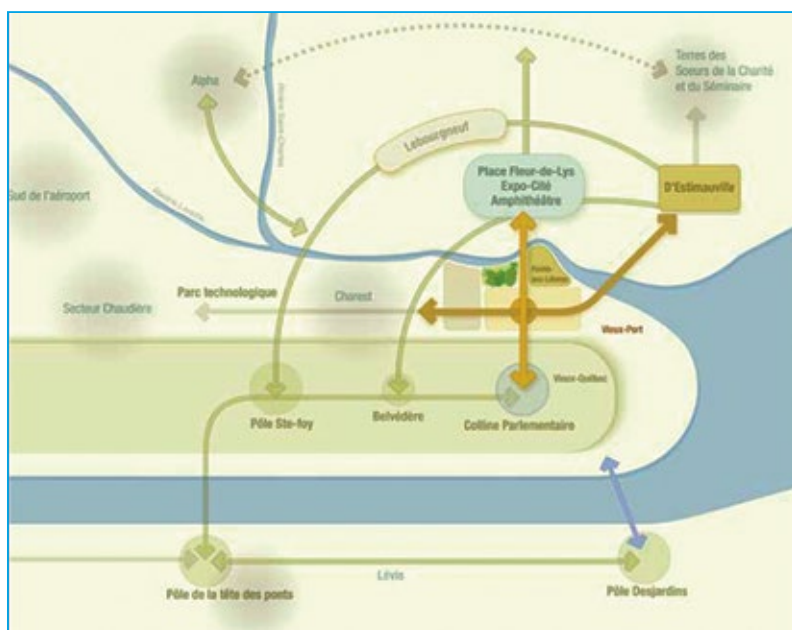
En 1975, la Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec publie le *Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec : le concept*<sup>8</sup>. Ce document contraste avec le plan Vandry-Jobin en donnant une plus grande place au transport en commun. Après un exposé des avantages et des inconvénients de différents modèles de « structure urbaine »<sup>9</sup>, le modèle polycentrique (un centre-ville et des centres secondaires) est privilégié. Le centre-ville de Québec et les centres secondaires de Sainte-Foy, de Lebourgneuf et de la « côte de Beauport » sont les localisations alors choisies pour concentrer des densités résidentielles plus fortes, des emplois et des équipements. Des « pôles intermédiaires » complètent cette structure urbaine, soit l'axe du chemin Sainte-Foy et de la Grande Allée Ouest, entre les avenues Holland et Belvédère, le carrefour de l'autoroute Laurentienne et du boulevard Wilfrid-Hamel, ainsi que le carrefour des boulevards Sainte-Anne et D'Estimauville. Le concept de 1975 fait aussi mention du territoire périphérique, où doivent être préservés les espaces naturels et agricoles.

Le concept d'organisation spatiale du Schéma d'aménagement de 1985 reprend plusieurs composantes du concept de 1975. Le centre-ville et les pôles secondaires (appelés « centres structurants ») sont les mêmes tandis que de nouvelles « aires résidentielles structurantes » (avec des densités résidentielles plus élevées) sont délimitées le long d'une partie des axes desservis par les Métrobus (parcours 800 et 801) actuels.

## 2.2 Le concept d'organisation spatiale : arrimage entre aménagement et mobilité durable

Le concept d'organisation spatiale du Schéma d'aménagement et de développement révisé s'inscrit dans la suite logique des précédents. Il vise la consolidation du centre-ville et des pôles secondaires de Sainte-Foy et du boulevard Lebourgneuf (déjà identifiés en 1975). S'ajoutent maintenant à ceux-ci les pôles de l'avenue D'Estimauville, du secteur Wilfrid-Hamel/Laurentienne et du secteur de l'avenue Belvédère (identifié comme pôle intermédiaire en 1975). Des « corridors structurants » complètent le concept d'organisation spatiale.

De fait, le concept d'organisation spatiale proposé s'inspire du modèle polycentrique du concept de 1975 et le bonifie à l'aide des axes majeurs de transport collectif. Cette structure urbaine présente plusieurs avantages en matière de durabilité de l'aménagement<sup>10</sup>. Elle permet de répartir la croissance et les équipements sur le territoire, plus près des lieux de résidence, réduisant ainsi les distances à parcourir quotidiennement par une partie de la population. Grâce à des aménagements adéquats, ces distances réduites peuvent être plus facilement parcourues au moyen de modes de transport actifs (marche et vélo) et du transport en commun, ce qui réduit d'autant les déplacements automobiles.



Tiré de Ville de Québec, *Plan de mobilité durable : pour vivre et se déplacer autrement*, 2011.

Notes : **8.** Presses de l'Université Laval, 1975. **9.** 1 – Un centre-ville unique dans un territoire uniformément urbanisé; 2 – Une urbanisation concentrée le long de l'axe du fleuve; 3 – Un centre-ville et des centres secondaires; 4 – Un centre-ville et une ville satellite. Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec, *Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec : le concept*, Québec, PUL, 1975, p. 12. **10.** Centre de recherche en aménagement et développement (CRAD), *Structure spatiale et développement durable dans la Communauté métropolitaine de Québec*, août 2004. Repéré à [http://www.cmquebec.qc.ca/gpc/\\_media/Document/2004-etudestructspatialedevdurable.pdf](http://www.cmquebec.qc.ca/gpc/_media/Document/2004-etudestructspatialedevdurable.pdf).



### Pôle Lebourgneuf



D'abord, les **pôles** sont des territoires de forte attractivité (le nombre de déplacements quotidiens en direction de ces pôles est important) qui concentrent plusieurs activités, dont des lieux de travail de forte densité tels les immeubles de bureaux. Ils sont desservis par le réseau structurant de transport en commun. Les pôles identifiés dans le concept d'organisation spatiale sont le centre-ville ainsi que les pôles urbains Sainte-Foy, Lebourgneuf, D'Estimauville, Wilfrid-Hamel/Laurentienne et Belvédère.

### Milieu résidentiel



Ensuite, les **corridors structurants** correspondent aux artères majeures du territoire desservies par les parcours Métrobus et le futur réseau structurant de transport en commun. Les corridors sont des lieux privilégiés pour la densification du territoire. La présence de commerces et de bureaux y est également souhaitée, mais de façon moins intensive que dans le centre-ville et les pôles urbains régionaux.

Les **milieux résidentiels** sont variés : quartiers centraux, banlieues de première couronne, nouveaux lotissements, etc. Certains sont denses et compacts, alors que d'autres le sont très peu. La mixité qu'on y trouve est généralement moins importante que dans les pôles et les axes. La desserte des espaces résidentiels en transport en commun est très variable.

### Milieu spécialisé, Espace d'innovation Michelet



Le concept d'organisation spatiale comprend également des **milieux spécialisés**, soit les aires industrielles et commerciales, ainsi que les campus technologiques. Ces zones jouent un rôle économique important dans l'agglomération : centres de recherche et d'innovation, industries technologiques, commerces spécialisés à rayonnement régional ou suprarégional, commerces de gros, entreprises d'entreposage et industries traditionnelles.

De plus, l'agglomération de Québec comprend encore aujourd'hui une couronne agroforestière importante, qui représente environ 50 % du territoire. On y trouve **le territoire agricole** de l'agglomération, ainsi que le milieu forestier situé dans le Bouclier canadien.

### Territoire agricole



Finalement, le concept d'organisation spatiale tient compte des bassins versants des prises d'eau potable situées dans les rivières Saint-Charles et Montmorency. Une partie des milieux résidentiels de la partie nord du territoire et de la couronne agroforestière se trouvent dans ces bassins versants. Les possibilités de construction y seront limitées afin que la qualité de l'eau brute acheminée aux usines d'alimentation et de traitement de l'eau potable soit préservée.



Maquette du futur réseau structurant de transport en commun (secteur du Trait-Carré), Ville de Québec, 2018



Une couronne  
agroforestière  
importante :

**50%**  
du territoire  
de l'agglomération





## Carte 2

### Concepts d'organisation spatiale



#### Milieu mixte

- Centre-ville
- Pôle urbain
- Tramway
- Trambus
- Infrastructure dédiée et métrobus
- Milieu urbain

#### Milieu spécialisé

- Lieu d'innovation
- Lieu de savoir
- Port
- Aéroport
- Industrie et campus technologique

#### Milieu agricole, forestier et naturel

- Couronne agroforestière

#### Milieu hydrique structurant

- Rivière
- Bassin versant des prises d'eau

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

