

PPU



Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère | Avant-projet

FICHE D'INTRODUCTION

A. CONTENU DE L'AVANT-PROJET

L'avant-projet du programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le pôle urbain Belvédère est présenté sous la forme de fiches synthèses. Le contenu de ces fiches est le suivant :

- **Fiche 1** : Mise en contexte
- **Fiche 2** : Portrait du territoire et enjeux
- **Fiche 3** : Vision et grandes orientations
- **Fiche 4A** : Stratégies d'aménagement et de développement : Activités et vocation du territoire – Cadre bâti
- **Fiche 4B** : Stratégies d'aménagement et de développement : Mobilité et déplacements – Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics
- **Fiche 5A** : Mise en œuvre : Cadre normatif préliminaire
- **Fiche 5B** : Mise en œuvre : Plan d'action préliminaire

B. DÉMARCHE D'ÉLABORATION, DE CONSULTATION ET D'ADOPTION

La Ville de Québec présente un avant-projet de PPU pour le pôle urbain Belvédère. Cette étape se situe en amont de l'adoption d'un projet de PPU officiel, et ce, en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. La Ville de Québec souhaite consulter la population sur cet avant-projet. À la lumière des commentaires émis lors des consultations publiques, les modifications pertinentes seront apportées.

Lors d'une prochaine étape, des consultations publiques tenues en vertu de la même loi seront organisées à la suite de l'adoption officielle du projet de PPU pour le pôle urbain Belvédère et des projets de règlements de zonage modifiés.

Le tableau suivant résume l'ensemble de la démarche d'élaboration, de consultation et d'adoption du PPU. Il indique de plus les étapes en cours :

Étapes préalables	1	Collecte de besoins et consultation sur la vision et les grandes orientations	Réalisée
	2	Présentation d'un avant-projet de PPU	En cours
	3	Consultation publique sur l'avant-projet de PPU	
Étapes légales, encadrées par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme	4	Adoption du projet de PPU par le conseil municipal	À venir
	5	Adoption des projets de règlements de zonage modifiés par les conseils d'arrondissement (La Cité-Limoilou et Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge)	
	6	Consultation publique sur les projets de PPU et de règlements de zonage modifiés	
	7	Adoption finale du PPU par le conseil municipal	
	8	Adoption finale des règlements de zonage modifiés par les conseils d'arrondissement (La Cité-Limoilou et Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge)	

PPU



Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère | Avant-projet

FICHE SYNTHÈSE 1 : MISE EN CONTEXTE

A. QU'EST-CE QU'UN PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)?

- Il s'agit d'un outil de planification de l'aménagement du territoire qui oriente le développement futur d'un secteur stratégique de la ville en présentant une vision d'avenir, sur un horizon d'environ 25 ans.
- Il permet de préciser, d'encadrer et d'harmoniser les interventions futures de développement publiques et privées.
- À ces fins, il aborde principalement les objets suivants : les activités qui s'exercent sur le territoire; les caractéristiques du cadre bâti à préserver ainsi que celles 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 implanter.
- Il s'accompagne des règles d'urbanisme qui encadreront les projets de construction ainsi que d'un plan d'action visant à guider les interventions publiques sur le territoire.

B. LE SECTEUR DU PÔLE URBAIN BELVÉDÈRE : UN APERÇU

Territoire

- Le territoire est situé à mi-chemin entre les deux principales destinations de la ville de Québec : le secteur du centre-ville et de la colline Parlementaire ainsi que celui du plateau centre de Sainte-Foy.
- Ses limites approximatives sont :
 - 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.
- Sa superficie est de 1,7 km².

Population¹

- Près de 10 000 personnes résident au sein du territoire et occupent plus de 5 500 unités d'habitation.
- La population du secteur est plus âgée qu'ailleurs à Québec : on y trouve une moyenne d'âge de 47,6 ans alors que cette moyenne est de 42,2 ans pour l'ensemble du territoire de la ville de Québec. On y compte par ailleurs 35,3 % de familles avec enfants.
- Près de 10 000 travailleurs et de 2 000 étudiants fréquentent le secteur sur une base quotidienne.

¹ Les données sociodémographiques présentées dans cette fiche sont issues de : Statistique Canada (2011). *Enquête nationale des ménages*; Ville de Québec (2015). *Rôle d'évaluation*.

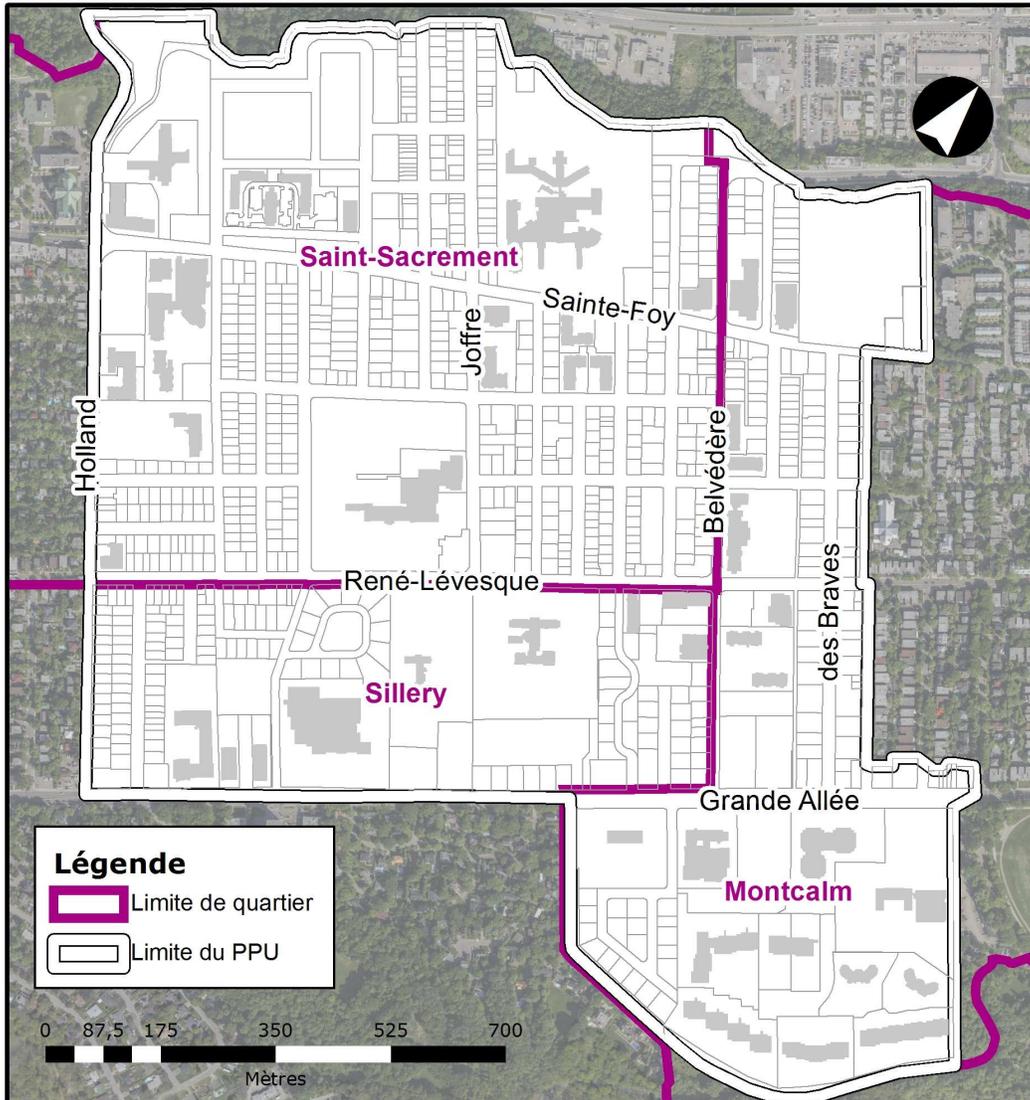


Figure 1.1 – Territoire visé par le programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère

Principales caractéristiques du territoire

- Il y a plusieurs lieux d'emplois.
- Des résidences sont réparties sur l'ensemble du territoire.
- On y trouve peu de commerces.
- Le territoire est ceinturé de grands parcs urbains : le parc du Bois-de-Coulonge, le parc des Champs-de-Bataille et le parc Saint-Sacrement.
- Le territoire est desservi par quatre parcours Métrobus : 800, 801, 802 et, à compter de l'été 2016, 807.
- Le territoire est traversé par les trois principaux axes de transport est-ouest de la Haute-Ville de Québec : la Grande Allée, le boulevard René-Lévesque et le chemin Sainte-Foy.

C. POURQUOI UN PPU POUR LE PÔLE URBAIN BELVÉDÈRE?

- La majeure partie du territoire visé par le PPU est désignée en tant que pôle urbain régional dans le projet de *Schéma d'aménagement et de développement révisé* de l'agglomération 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 dotés d'une très bonne desserte en 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 en place et à venir.
- Un PPU permettra de coordonner la croissance et l'amélioration de la qualité des milieux de vie.

D. ACTIVITÉS DE CONSULTATION RÉALISÉES À CE JOUR

Dans le but de mieux connaître les besoins et les attentes des résidants et des usagers du territoire à l'égard du développement du pôle urbain Belvédère, la Ville de Québec a mené trois activités de consultation principales au cours de l'automne 2015.

1. Collecte de besoins, sous la forme d'un sondage en ligne :
 - Sondage accessible sur le site Internet de la Ville de Québec du 22 octobre au 12 novembre 2015;
 - Public cible : la population, c'est-à-dire les résidants et les usagers du territoire;
 - Objectif : connaître les attentes et les besoins de la population à l'égard de l'évolution du pôle urbain Belvédère au cours des 25 prochaines années;
 - Moyens d'information : communiqués de presse, feuillets distribués de porte en porte, information disponible sur la page d'accueil du site Internet de la Ville;
 - 948 répondants.
2. Entretiens semi-dirigés avec les grands propriétaires du territoire :
 - Entretiens semi-dirigés avec des propriétaires ciblés, conduits du 27 octobre au 11 novembre 2015;
 - Public cible : écoles, hôpitaux, employeurs, grands propriétaires fonciers;
 - Objectif : connaître les attentes et les besoins des propriétaires et des gestionnaires de propriétés présentant des caractéristiques particulières;
 - 11 répondants.
3. Séance de travail avec les conseils de quartier :
 - Séance de travail tenue le 26 novembre 2015;
 - Public cible : administrateurs des conseils de quartier de Saint-Sacrement, de Montcalm et de Sillery;
 - Objectif : bonifier les résultats préliminaires de la collecte de besoins en ligne et approfondir les attentes exprimées par la population;
 - 12 participants, représentant les trois conseils de quartier.

E. FAITS SAILLANTS DES CONSULTATIONS

L'analyse des résultats des diverses activités de consultation menées jusqu'à présent a permis de dégager des tendances générales quant aux attentes et aux besoins de la population. Ces tendances ont guidé la Ville de Québec dans l'élaboration de stratégies d'aménagement et de développement pour le pôle urbain Belvédère.

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 les nouveaux logements soient localisés stratégiquement, c'est-à-dire sur les grands terrains vacants, aux abords de grands axes routiers et, plus particulièrement, dans le secteur de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère.
- On ne souhaite pas la densification des îlots résidentiels relativement homogènes, mais plutôt le maintien de leur caractère.
- À l'intérieur du territoire du PPU, il manque de commerces de proximité, de restaurants, de marchés d'alimentation spacieux, etc. Une forte majorité des répondants souhaite l'ajout d'espaces commerciaux 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 loisir est aussi jugée adéquate; on mentionne néanmoins qu'il serait souhaitable de la bonifier par l'ajout d'équipements sportifs et de lieux à vocation communautaire afin d'augmenter l'offre d'activités de loisir.

Cadre bâti

- On souligne la présence de plusieurs éléments d'intérêt architectural sur le territoire : le caractère ancien ou vernaculaire de nombreux bâtiments, les immeubles de la Grande Allée et de l'avenue des Braves, les édifices institutionnels (ex. : collège Saint-Charles-Garnier, hôpital Saint-Sacrement), les maisons unifamiliales ou de petit gabarit.
- On souhaite que les nouvelles constructions soient d'un gabarit respectant les caractéristiques existantes du milieu, notamment quant à leur hauteur, surtout aux abords des milieux résidentiels, avec lesquels une intégration harmonieuse est souhaitée.
- La diversité des types de logements est un atout du secteur à maintenir. On devrait entre autres prévoir de nouvelles constructions adaptées aux familles, comme les maisons de ville ou en rangée, les maisons unifamiliales, les grands logements, les duplex et les triplex. On souhaite aussi le maintien de modes de tenure diversifiés (en propriété et en location).
- 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

- Plusieurs personnes soulignent qu'il est facile d'effectuer ses déplacements au sein du territoire par une diversité de modes de déplacement. Cette caractéristique devrait être maintenue et développée.
- 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 augmenteront la convivialité et la sécurité des déplacements des piétons, 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, particulièrement pour les travailleurs du territoire.
- La circulation de transit devrait être contenue sur les axes de transport est-ouest (chemin Sainte-Foy, boulevard René-Lévesque, Grande Allée Ouest), afin que soit préservée la qualité de vie des milieux résidentiels.
- On souhaite le maintien d'un nombre d'espaces de stationnement adéquat, 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, notamment les alignements en bordure de plusieurs rues.
- 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.
- Le parc des Braves est aimé, mais on dénote sa mauvaise accessibilité et sa faible utilisation par les citoyens.
- On souligne le mauvais état du pavillon de services du parc des Saints-Martyrs.
- On souhaite avoir accès aux espaces verts des grandes propriétés privées.
- On désire une mise en valeur du coteau Sainte-Genève.
- On souhaite plus de mobilier urbain favorisant l'utilisation de l'espace public (bancs, tables, supports à vélos, poubelles, jeux, etc.).

F. ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES

- Étude du marché immobilier dans le secteur du pôle urbain Belvédère :
 - Étude visant à évaluer les potentiels de croissance du marché immobilier, sur un horizon de 25 ans, pour les trois principales fonctions urbaines, c'est-à-dire l'habitation, le commerce de détail et les usages administratifs et de bureaux;
 - Étude réalisée à l'automne 2015 par une firme spécialisée en évaluation immobilière;
 - Objectif : mieux comprendre les dynamiques de développement prévisibles dans le secteur, afin de favoriser l'élaboration d'une vision d'aménagement et de développement réaliste et pragmatique.

PPU



Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère | Avant-projet

FICHE SYNTHÈSE 2 : PORTRAIT DU TERRITOIRE ET ENJEUX

Le pôle urbain Belvédère est un milieu de vie diversifié. Divers éléments en font un milieu urbain offrant une excellente qualité de vie. Développer le territoire implique par ailleurs de porter une attention particulière à certains aspects pour assurer le maintien d'un milieu urbain de qualité. Ainsi, la présente fiche dresse le portrait du territoire du pôle urbain Belvédère et décrit les principaux enjeux pour le développement du territoire qui seront pris en compte dans le programme particulier d'urbanisme (PPU).

A. ACTIVITÉS ET VOCATION DU TERRITOIRE

Portrait du territoire

- En général, le territoire est caractérisé par une grande mixité créant un milieu de vie relativement complet : on y trouve des lieux d'habitation, des lieux d'emplois, des lieux d'enseignement, des services de santé, etc.
- La présence résidentielle est répartie sur l'ensemble du territoire : on dénombre environ 5 500 logements. Il existe des secteurs de très forte densité résidentielle, comme celui des Jardins Mérici ou du complexe Le Samuel-Holland, ainsi que des secteurs de faible ou moyenne densité, comme les milieux résidentiels situés entre le chemin Sainte-Foy et le boulevard René-Lévesque.

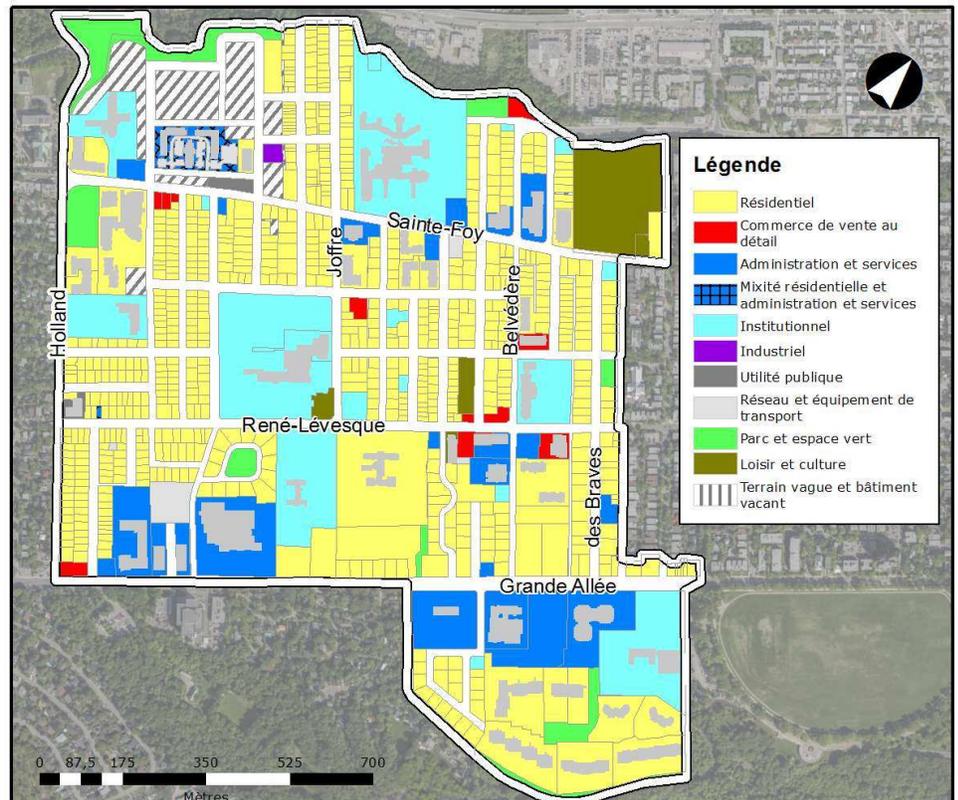


Figure 2.1 – Utilisation du sol

- La densité résidentielle nette moyenne est de 95 logements par hectare. La densité résidentielle brute du pôle urbain Belvédère est de 34 logements par hectare¹. À titre comparatif, la densité nette moyenne du centre-ville 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.
- Le territoire comprend plusieurs lieux d'emplois, qui sont répartis dans trois secteurs : a) Grande Allée Ouest / avenue Thornhill; b) Grande Allée Ouest / avenue Belvédère; c) chemin Sainte-Foy / avenue Belvédère.

Ces secteurs contiennent des terrains sous-utilisés, comme des aires de stationnement extérieur.

- L'offre commerciale sur le territoire est limitée. Cependant, des secteurs commerciaux se trouvent à proximité (chemin Sainte-Foy / avenue Marguerite-Bourgeoys; avenue Cartier; avenue Maguire; 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, deux écoles secondaires, une école spécialisée, un établissement d'enseignement postsecondaire, une bibliothèque, deux hôpitaux, un centre communautaire.

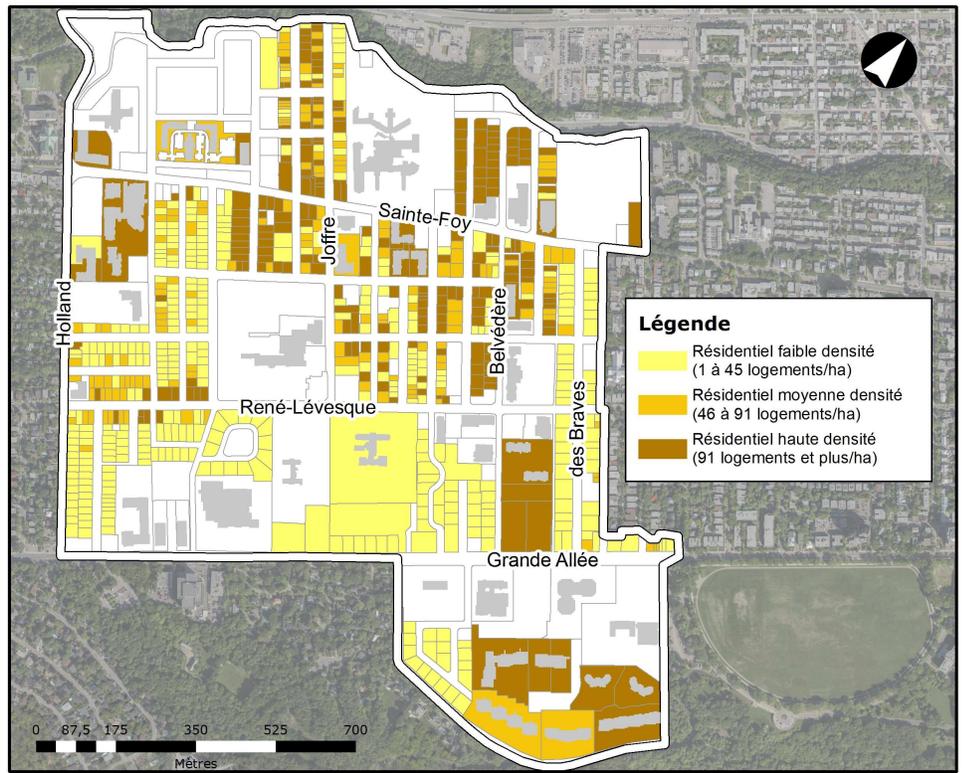


Figure 2.2 – Densité résidentielle nette

¹ 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.

Enjeux pour le développement du territoire : Activités et vocation du territoire

- **Enjeu 1** : Disponibilité de nouveaux lieux résidentiels

Le territoire visé par le PPU est défini comme un pôle urbain, en raison du niveau d'activités humaines élevé qu'on y trouve et de la très bonne desserte en transport en commun. Lorsqu'on considère de surcroît sa proximité d'autres centres urbains comme le centre-ville et le plateau centre de Sainte-Foy, ainsi que de l'Université Laval, on constate que le territoire est très attractif pour implanter de nouvelles habitations. Cependant, considérant 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 2** : Localisation de la croissance aux endroits les mieux desservis par le transport en commun

Les corridors desservis par le transport en commun 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. À l'heure actuelle, ces corridors, soit le boulevard René-Lévesque, le chemin Sainte-Foy et l'avenue Belvédère, ne sont pas nécessairement ciblés comme des axes prioritaires de densification résidentielle. Le principal point de correspondance en transport en commun, soit le tronçon du boulevard René-Lévesque situé entre les avenues Calixa-Lavallée et Belvédère, n'est pas non plus désigné en tant que noyau urbain à densifier.

- **Enjeu 3** : Offre de nouveaux lieux de travail

Considérant la desserte en transport en commun, le pôle urbain Belvédère est une localisation de choix pour des lieux d'emplois, surtout dans un contexte de mobilité durable. On trouve déjà un nombre considérable d'employés dans les secteurs d'emplois existants, c'est-à-dire plus de 10 000. Cependant, afin que soit renforcée la structure urbaine de la ville de Québec, le pôle urbain pourrait accueillir davantage d'employés, dans la mesure où les conditions permettant d'accroître le nombre de locaux destinés à l'emploi seront présentes.

- **Enjeu 4** : Dynamisme de l'activité commerciale

Il y a, à l'intérieur du territoire visé par le PPU, peu de commerces de proximité répondant 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 effectuer des achats courants et semi-courants. Cependant, à l'heure actuelle, les commerces du secteur éprouvent des difficultés, n'obtenant pas l'achalandage requis pour assurer leur rentabilité². 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, sur une augmentation du nombre de personnes fréquentant et habitant le territoire du pôle urbain Belvédère.

- **Enjeu 5** : Mise en valeur des établissements publics et institutionnels

Les nombreux établissements publics et institutionnels présents 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. La bibliothèque Collège-des-Jésuites et le centre communautaire YWCA contribuent à la vie de quartier. Des conditions favorisant le maintien de ces établissements doivent être créées.

² De Rico Experts-conseils (2015). *Étude du marché immobilier dans le secteur du pôle urbain Belvédère, menée pour la Ville de Québec.*

B. CADRE BÂTI

Portrait

- Le cadre bâti résidentiel est varié et diverses typologies cohabitent harmonieusement à l'intérieur du territoire :
 - Maisons unifamiliales et duplex : ils sont situés principalement dans la portion est 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;
 - Bâtiments multifamiliaux de plusieurs logements : ils sont principalement localisés 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 certains bâtiments de plus faible gabarit, notamment des duplex ou des triplex;
 - Complexes résidentiels dotés d'un nombre supérieur de logements : Le Samuel-Holland, Les Jardins Mérici, Le Gibraltar.
- On trouve plusieurs immeubles institutionnels, de type pavillonnaire. Ceux-ci correspondent principalement aux divers établissements du territoire : établissements d'enseignement et de santé, propriétés conventuelles (ex. : 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 de l'hôpital Jeffery Hale). Ces propriétés ont de faibles coefficients d'occupation du sol³, ce qui indique la présence de grands espaces sous-utilisés, notamment des aires de stationnement extérieur.
- Certains secteurs présentent des caractéristiques architecturales particulières de grand intérêt :
 - Avenue des Braves : maisons unifamiliales prestigieuses;
 - Grande Allée Ouest : parcours cérémonial d'entrée de ville, grands parterres et implantation des bâtiments en retrait, maisons unifamiliales prestigieuses.
- D'autres 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.
- Les projets de construction récents, notamment ceux de la Cité Verte, s'inscrivent dans le courant du développement durable.



Figure 2.3 – Résidence unifamiliale sur l'avenue Sir-Adolphe-Routhier



Figure 2.4 – Bâtiments multifamiliaux sur l'avenue Calixa-Lavallée



Figure 2.5 – Complexes résidentiels Le Gibraltar et Le Samuel-Holland



Figure 2.6 – Avenue des Braves

³ Le coefficient d'occupation du sol (COS) est le rapport entre la superficie d'implantation au sol d'un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel ce bâtiment est situé. Plus le coefficient est bas (minimum : 0,0; maximum : 1,0), plus il y a de l'espace non construit sur un terrain.

Enjeux pour le développement du territoire : Cadre bâti

- **Enjeu 6 :** Offre d'une diversité de typologies résidentielles

Le territoire visé par le PPU comprend plusieurs bâtiments d'une typologie adaptée aux familles : des résidences unifamiliales, jumelées ou en rangée, des duplex ou des triplex. Maintenir ces typologies 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. Bien que les bâtiments multifamiliaux, comme les appartements locatifs et les condominiums, répondent aussi à une importante demande, ils ne peuvent constituer les seules typologies présentes sur le territoire.

- **Enjeu 7 :** Présence de grands espaces vacants sous-utilisés

À l'intérieur du périmètre du 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 par ailleurs utilisés à aucune autre fin. Il n'est pas question de combler tous les espaces non construits, car ceux-ci jouent un rôle important pour 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 au sein du territoire.

- **Enjeu 8 :** 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 9 :** Préservation du caractère d'intérêt particulier de certains bâtiments et de certains axes

On trouve au sein du territoire du pôle urbain Belvédère des bâtiments et des axes qui présentent un intérêt architectural particulier. Le développement du territoire devra se faire sans nuire à la mise en valeur de ces lieux et de ces axes.

- **Enjeu 10 :** 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). Ces pratiques, bien qu'elles gagnent graduellement en popularité, restent peu répandues.

C. MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

Portrait⁴

Transport en commun

- Le territoire est très bien desservi par le transport en commun : il est traversé par trois parcours Métrobus (800, 801 et 802), circulant sur le boulevard René-Lévesque et dans l'axe de l'avenue Belvédère. Le parcours Métrobus 807, qui circulera sur le chemin Sainte-Foy, sera mis en service à l'été 2016. Le territoire est aussi desservi par plusieurs parcours réguliers. La desserte sur la Grande Allée est moins fréquente.
- On trouve deux points de correspondance en transport en commun d'importance :
 - Sur le boulevard René-Lévesque, entre les avenues Calixa-Lavallée et Belvédère. Ce point de correspondance est notamment doté d'un aribus tempéré;
 - À l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Belvédère.
- Le service rapide par bus (SRB) projeté circulera au nord du territoire, sur le boulevard Charest. Il est séparé du pôle urbain Belvédère par le coteau Sainte-Geneviève. Des escaliers, notamment l'escalier Joffre, permettront d'accéder à des stations.
- La part modale du transport en commun est de 16 %, autant pour les déplacements ayant leur origine à l'intérieur du territoire que pour les déplacements qui s'y destinent.

Transport actif

- La trame des rues entre le boulevard René-Lévesque et le chemin Sainte-Foy est orthogonale, c'est-à-dire en forme de damier, ce qui facilite les déplacements des piétons et des cyclistes.
- Le territoire est favorable à la marche, grâce notamment à la présence de trottoirs dans presque toutes les rues.

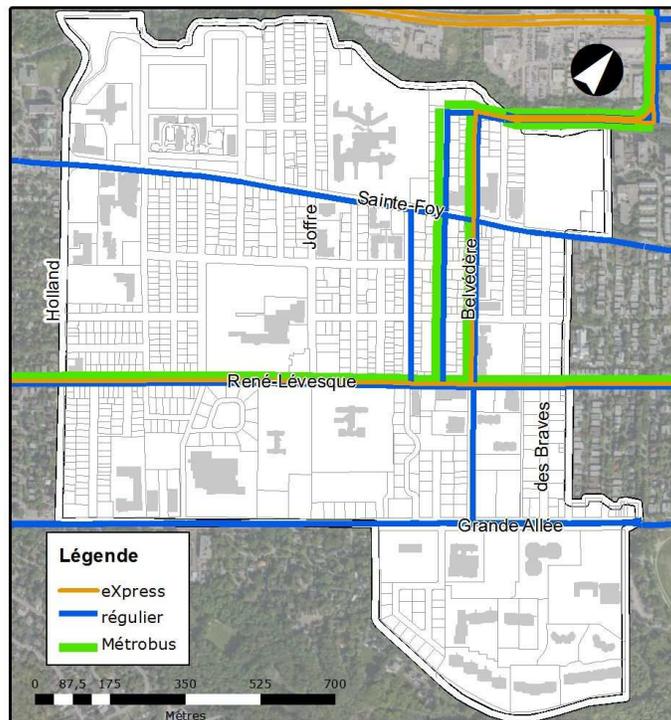


Figure 2.7 – Réseau de transport en commun

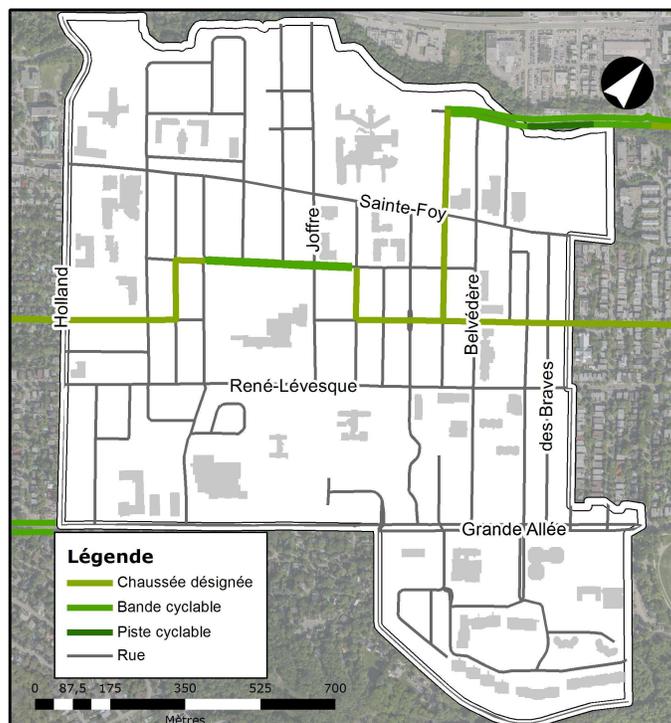


Figure 2.8 – Réseau de transport actif et réseau routier

⁴ Les données de parts modales présentées dans cette partie sont issues de : 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*.

- Les grandes propriétés réduisent la perméabilité du territoire, plus particulièrement dans la partie située entre le boulevard René-Lévesque et la Grande Allée Ouest.
- Le corridor Père-Marquette facilite les déplacements à vélo dans un axe est-ouest. Il est relié vers le nord par l'avenue Calixa-Lavallée et la côte de la Pente-Douce. Il n'existe aucun lien vers le sud et la Grande Allée Ouest.
- Des bandes cyclables situées sur le boulevard Laurier se terminent à l'avenue Holland, permettant ainsi d'accéder au plateau centre de Sainte-Foy et à l'Université Laval. Ces bandes ne se poursuivent toutefois pas à l'intérieur du territoire. Elles ne donnent donc pas accès au corridor Père-Marquette, à la colline Parlementaire ou aux équipements récréatifs majeurs situés sur la Grande Allée (parcs du Bois-de-Coulonge et des Champs-de-Bataille).
- On trouve peu de supports à vélo : avenue Calixa-Lavallée (12 places), avenue Holland / chemin Sainte-Foy (14 places) et avenue Chouinard / côte de la Pente-Douce (3 places).
- Deux escaliers permettent d'accéder à la basse-ville : les escaliers Joffre et Verdun.
- Traverser les grandes artères peut s'avérer difficile, en raison de l'absence d'aménagements particuliers pour faciliter la traversée. Il n'existe aucun aménagement pour traverser la Grande Allée entre les avenues Thornhill et Cardinal-Bégin.
- La part modale du transport actif est de 15 % pour les déplacements ayant leur origine à l'intérieur du territoire, alors qu'elle est de 11 % pour les déplacements ayant pour destination le pôle urbain Belvédère.

Réseau routier

- Trois axes est-ouest importants permettent des connexions efficaces avec la colline Parlementaire et le plateau centre de Sainte-Foy. Ils accueillent un transit automobile considérable.
- Les axes vers le nord, soit l'axe de l'avenue Holland et de la côte Saint-Sacrement ainsi que l'axe de l'avenue Belvédère et de la côte de la Pente-Douce, sont achalandés en période de pointe.
- Des installations visant à apaiser la circulation dans les secteurs résidentiels ont été implantées le long du corridor cyclable Père-Marquette.
- La part modale des déplacements en automobile est de 68 % pour les déplacements ayant leur origine à l'intérieur du territoire et de 70 % pour les déplacements qui s'y destinent.

Mode de transport	Déplacements pendant une période de 24 h		Déplacements à l'heure de pointe du matin	
	À partir du territoire	À destination du territoire	À partir du territoire	À destination du territoire
Transport en commun	16 %	16 %	24 %	20 %
Transport actif	15 %	11 %	19 %	8 %
Automobile	68 %	70 %	55 %	68 %

Figure 2.9 – Tableau des parts modales pour le territoire du pôle urbain Belvédère

Enjeux pour le développement du territoire : Mobilité et déplacements

- **Enjeu 11** : Accessibilité à des infrastructures favorisant les transports autres que la voiture solo

Bien que les transports autres que la voiture solo aient la cote auprès de plusieurs résidents et usagers du territoire, l'automobile demeure le principal mode de déplacement, comme en témoignent les données de part modale. Dans un contexte de mobilité durable, il faut poursuivre le développement d'infrastructures favorisant les transports autres que la voiture, comme les liens cyclables, les cheminements 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 par une multitude de modes de déplacement 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 12** : Perméabilité du territoire

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

- **Enjeu 13** : 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, plus nombreux, sont eux aussi très importants. Il faut que ces portes d'entrée du secteur soient maintenues et que tous les modes de déplacement y trouvent leur place, mais la priorité doit toutefois être donnée à ceux qui permettent de déplacer le plus de personnes.



Figure 2.10 – Station Métrobus Belvédère

D. AMÉNAGEMENT DES RUES, DES PARCS ET DES ESPACES PUBLICS

Portrait

Parcs et espaces publics

- Plusieurs parcs sont présents sur le territoire : parc Samuel-Holland, parc de la Pente-Douce (parc à chiens), parc des Saints-Martyrs, parc Jacques-Marquette et parc des Braves (compétence fédérale).
- Les terrains de tennis et le pavillon de services du parc des Saints-Martyrs ont besoin d'améliorations.
- 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 à titre de lieu de rassemblement ou de rencontre à l'intérieur du territoire. Les parcs sont quant à eux généralement situés en périphérie du territoire.
- Les points de correspondance en transport en commun ne bénéficient pas d'un traitement particulier de l'espace public visant à faciliter les déplacements des piétons.
- Il y a une présence limitée de mobilier urbain (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 au cours des dernières années. Cette promenade traversera le territoire du pôle urbain Belvédère. Certaines portions ont été réalisées, mais le lien continu n'est pas encore existant⁵.



Figure 2.11 – Entrée principale du parc des Braves, chemin Sainte-Foy

Foresterie urbaine, paysages et espaces verts

- La couverture arborescente du territoire (canopée) est de 25 %, alors que la moyenne dans la ville de Québec est de 32 %. Cette moyenne est cependant de 17 % pour l'arrondissement de La Cité-Limoilou.
- On trouve des alignements d'arbres sur différents axes routiers : Grande Allée Ouest, rues nord-sud, quelques rues est-ouest entre le boulevard René-Lévesque et le chemin Sainte-Foy, etc. Les alignements d'arbres sont discontinus en bordure du chemin Sainte-Foy et du boulevard René-Lévesque.
- La Grande Allée est un parcours cérémonial d'accueil de la capitale, donnant 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 contiennent par ailleurs plusieurs arbres ou massifs d'arbres, notamment des arbres remarquables.
- Plusieurs espaces vacants couverts de matériau minéral sont par ailleurs 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.

⁵ Le document intitulé *Concept d'aménagement de la promenade du Coteau Sainte-Geneviève*, élaboré en 1999 par la Ville de Québec, est la référence pour ce projet.

Enjeux pour le développement du territoire : Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

- **Enjeu 14** : 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. Les parcs doivent être entretenus et dotés d'équipements adaptés aux besoins de la population.

- **Enjeu 15** : 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 Saint-Geneviève, sont méconnus de la population. Il faudra tenir compte, dans les projets d'aménagement à l'intérieur du territoire, du fait qu'il est important de rendre les espaces verts accessibles.

- **Enjeu 16** : Maintien et bonification du couvert arborescent et verdissement du territoire

Le territoire du pôle urbain de l'avenue Belvédère se démarque par une forte présence d'arbres, notamment en bordure d'axes routiers, et d'espaces verts publics et privés. Certains projets de construction auront pour effet de réduire les espaces verts privés et le couvert arborescent. Cet impact devra être minimisé et compensé par la plantation de nouveaux arbres au bénéfice des générations futures.

PPU



Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère | Avant-projet

FICHE SYNTHÈSE 3 : VISION ET GRANDES ORIENTATIONS

A. LA VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Le pôle urbain Belvédère présente un caractère de centralité urbaine, autant en raison de son emplacement stratégique que de son excellente desserte en transport en commun. Les nombreux établissements institutionnels et les multiples employeurs ayant pignon sur rue à l'intérieur de ce territoire contribuent par ailleurs à son attractivité. Pourtant, malgré ces grandes qualités et son importance régionale, ce territoire n'a fait jusqu'à aujourd'hui l'objet d'aucune vision d'aménagement et de développement claire.

Ainsi, la Ville de Québec propose une vision d'aménagement et de développement pour encadrer les interventions futures au sein 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 ainsi que 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**;
- aura accueilli de **nouveaux résidents** et de **nouvelles familles**;
- sera un endroit **dynamique** fréquenté par sa population grandissante;
- sera un territoire au sein duquel des **caractéristiques identitaires** auront été maintenues et mises en valeur;
- sera un territoire **accessible** par une diversité de modes de transport et au sein duquel les **déplacements actifs** seront valorisés;
- offrira à la population des **lieux publics** et des **espaces verts** accessibles et de qualité, dans lesquels des **arbres** seront présents en quantité appréciable.

B. LES GRANDES ORIENTATIONS

Pour répondre aux enjeux de développement relevés pour le pôle urbain Belvédère (voir fiche 2) et pour favoriser la réalisation de la vision d'aménagement et de développement, la Ville de Québec se dote de 12 grandes orientations. Celles-ci guideront, pour chaque stratégie d'aménagement et de développement (voir fiches 4A et 4B), les objectifs et les principes retenus dans le cadre du programme particulier d'urbanisme (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 des locaux pour bureaux et l'augmentation du nombre d'employés fréquentant le territoire
3. Favoriser une croissance du nombre de logements sur les terrains et les axes propices à être densifiés, tout en conciliant cette croissance avec le maintien de secteurs résidentiels de moyenne densité
4. Favoriser la mise en valeur d'équipements institutionnels et publics qui répondent aux besoins des citoyens

Cadre bâti

5. Augmenter l'occupation du sol des propriétés 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 et favoriser une architecture de qualité et durable

Mobilité et déplacements

9. Maintenir et développer l'accessibilité du territoire, en facilitant l'accès à des zones d'attente du transport en commun fonctionnelles et attrayantes
10. Maintenir et développer 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 concentrations commerciales

Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

11. Aménager des rues et des espaces publics extérieurs conviviaux et accessibles qui contribueront à dynamiser le territoire
12. Mettre en valeur les parcs et les éléments naturels du territoire, notamment le coteau Sainte-Genève, des espaces verts et des alignements d'arbres



FICHE SYNTHÈSE 4A : STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT : Activités et vocation du territoire – Cadre bâti

Afin de favoriser la réalisation de sa vision d'avenir pour le pôle urbain Belvédère, la Ville de Québec propose, dans le cadre du programme particulier d'urbanisme (PPU), des stratégies d'aménagement et de développement relatives à la répartition des activités exercées sur le territoire ainsi qu'aux caractéristiques souhaitables du cadre bâti. Ces stratégies contiennent des objectifs et des principes d'aménagement qui guideront les interventions privées comme publiques.

L'ensemble des objectifs formulés dans la fiche 4A sont représentés à la figure 4.6 – Schéma conceptuel d'aménagement et de développement. De plus, le détail préliminaire des dispositions réglementaires applicables (zonage) pour chacune des parties du territoire est présenté à la fiche 5A.

ACTIVITÉS ET VOCATION DU TERRITOIRE : OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Le pôle urbain Belvédère est caractérisé par la diversité d'activités qui s'y exercent. Dans le but de maintenir et de développer cette caractéristique tout en favorisant la bonne cohabitation des usages, la Ville de Québec propose les objectifs suivants :

A. ÉTABLIR UN NOYAU PRINCIPAL MIXTE ET DENSE DANS LE SECTEUR DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE ET DE L'AVENUE BELVÉDÈRE

- Désigner ce secteur en tant que noyau du territoire du pôle urbain Belvédère, en cohérence avec la présence d'un point de correspondance majeur du transport en commun.
- Privilégier des usages commerciaux ou 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 considérable et une mixité des usages, notamment en encourageant l'ajout de logements aux étages supérieurs des bâtiments.

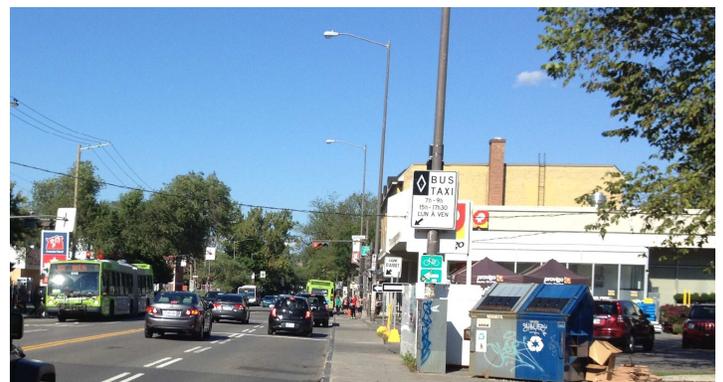


Figure 4.1 – Secteur du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère

«

B. CONFIRMER LE NOYAU SECONDAIRE MIXTE ET DENSE SITUÉ DANS LE SECTEUR DU CHEMIN SAINTE-FOY ET DE L'AVENUE HOLLAND

- Confirmer ce secteur en tant que noyau mixte de forte densité. Ce noyau est déjà établi, considérant la présence des complexes 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 des usages commerciaux ou 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, en continuité avec la portion commerciale du chemin Sainte-Foy située à l'ouest du territoire visé par le PPU.
- Favoriser l'ajout de logements aux étages supérieurs des bâtiments à construire.
- Faciliter l'implantation d'espaces voués aux activités sociales et communautaires.

C. DÉVELOPPER LES SECTEURS D'EMPLOIS ET DE SERVICES EXISTANTS

- Favoriser le redéveloppement et la requalification des espaces sous-utilisés ou des terrains de stationnement se trouvant à l'intérieur des trois secteurs d'emplois et de services existants, situés aux endroits suivants :
 - À l'intersection de la Grande Allée et de l'avenue Thornhill;
 - Sur le versant sud de la Grande Allée Ouest, entre les avenues De Laune et George-VI;
 - Sur le chemin Sainte-Foy, entre les avenues Joffre et Chouinard.
- Privilégier les usages d'administration et de 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, aux endroits où la configuration des terrains le permet, des usages résidentiels afin de favoriser une cohabitation harmonieuse des différents usages.



Figure 4.2 – Secteur d'emplois de la Grande Allée Ouest

D. DENSIFIER LES PROPRIÉTÉS SITUÉES 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 arrimer les nouvelles résidences à ceux-ci.
- Donner priorité aux usages résidentiels, sauf dans les noyaux mixtes et les secteurs d'emplois nommés précédemment, dans lesquels d'autres usages seront autorisés.

E. CONSOLIDER LES MILIEUX RÉSIDENTIELS ÉTABLIS

- Favoriser le maintien des milieux à caractère résidentiel ainsi que la consolidation de leurs caractéristiques principales.
- Favoriser l'insertion de nouvelles constructions qui reflètent les densités et les typologies résidentielles existantes, c'est-à-dire principalement des maisons unifamiliales isolées, jumelées et en rangée, des duplex ou des triplex, selon les différentes parties du territoire.
- Donner priorité aux usages résidentiels et favoriser la compatibilité de tout autre usage avec le milieu résidentiel.



Figure 4.3 – Résidences sur l'avenue Joffre

F. METTRE EN PLACE DES CONDITIONS FAVORABLES AU MAINTIEN ET AU DÉVELOPPEMENT DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS, INSTITUTIONNELS OU COMMUNAUTAIRES DU TERRITOIRE

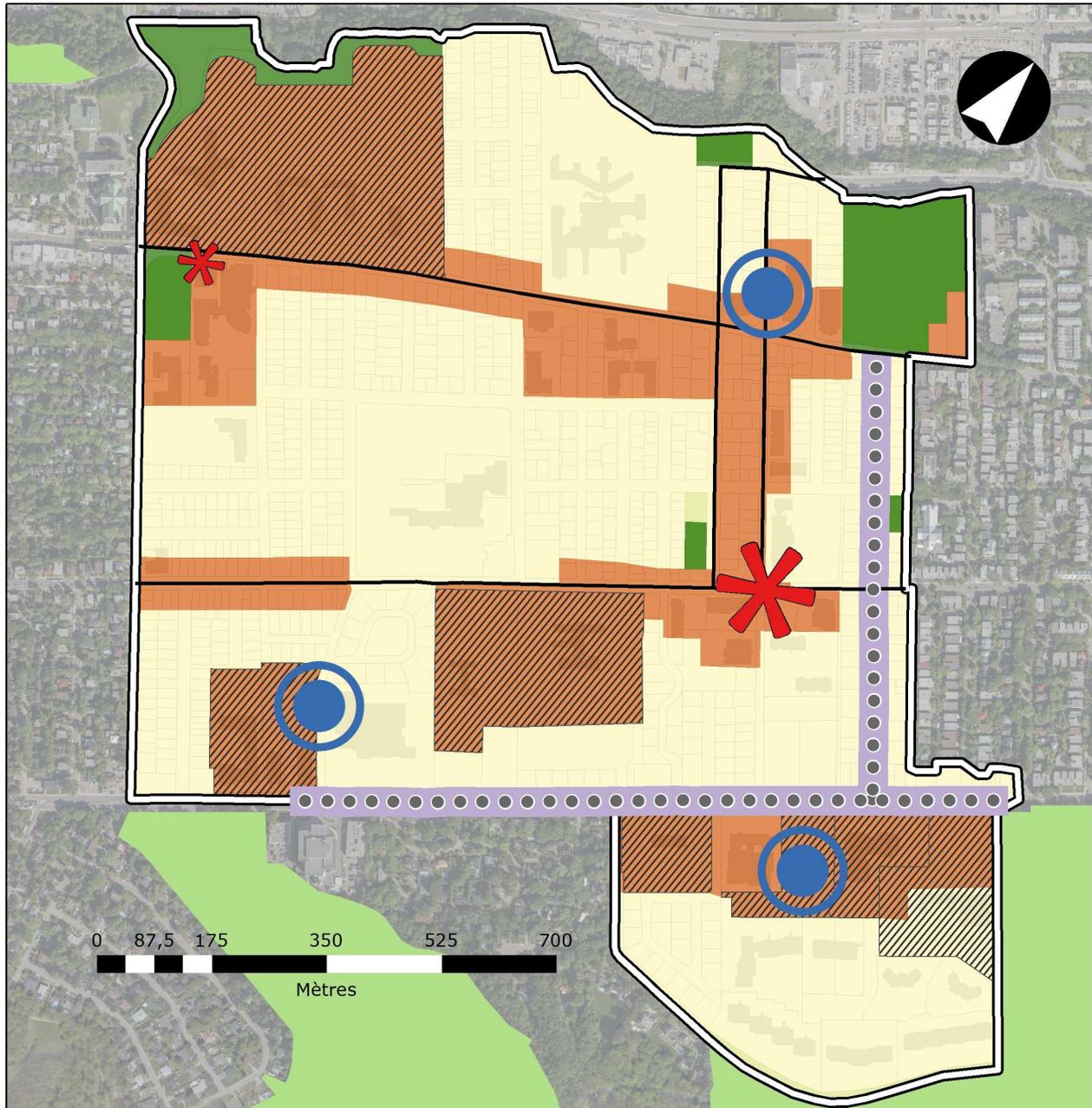
- Favoriser les usages publics, institutionnels ou communautaires sur les parties de terrain occupées par des établissements d'enseignement ou de santé.
- Encourager la préservation ou l'ajout d'espaces verts sur les terrains des établissements d'enseignement et de santé.
- Contribuer financièrement à la rénovation du centre communautaire YWCA.
- Maintenir la bibliothèque 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 de récréation (voir la fiche 4B pour les mesures visant à mettre en valeur les parcs du territoire).
- Favoriser le maintien et l'ajout d'espaces verts aux abords du coteau Sainte-Geneviève en n'autorisant, sur les terrains publics, que des usages de récréation (voir la fiche 4B pour les mesures visant à mettre en valeur le coteau Sainte-Geneviève).



Figure 4.4 – Bibliothèque Collège-des-Jésuites



Figure 4.5 – Hôpital Saint-Sacrement



Légende

- | | | |
|---|---|---|
|  Noyau mixte |  Densification |  Propriétés à redévelopper ou à requalifier |
|  Secteur d'emplois |  Consolidation |  Axe d'intérêt particulier à mettre en valeur |
|  Axe Métrobus |  Parc | |

Figure 4.6 – Schéma conceptuel d'aménagement et de développement : Activités et vocation du territoire – Cadre bâti

CADRE BÂTI : OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

L'évolution du cadre bâti dans le pôle urbain Belvédère sera régie par les objectifs et principes d'aménagement qui suivent. Notamment, le gabarit maître¹ proposé pour chacun des secteurs est spécifié.

A. FAVORISER 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 du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland;
 - Les terrains du pavillon Saint-Dominique;
 - Les terrains situés dans les secteurs d'emplois de la Grande Allée Ouest.
- 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 cheminements piétons ou cyclables.
- Favoriser le maintien ou l'ajout d'arbres et d'espaces verts.
- Respecter les principes d'aménagement mentionnés ci-après, notamment quant à la répartition des hauteurs des bâtiments et à la mise en valeur d'axes d'intérêt particulier.

B. LOCALISER LES BÂTIMENTS DE PLUS FORT GABARIT DANS LES NOYAUX MIXTES, SUR LES GRANDES PROPRIÉTÉS À REDÉVELOPPER OU À REQUALIFIER ET DANS LES CORRIDORS DE TRANSPORT EN COMMUN, TOUT EN FAVORISANT UNE TRANSITION HARMONIEUSE AVEC LES MILIEUX RÉSIDENTIELS

- Cibler les parties du territoire suivantes pour la construction de bâtiments d'un gabarit maître de 24 m (8 étages) :
 - Noyau mixte du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère;
 - Noyau mixte du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland : les édifices Le Samuel-Holland et Le Gibraltar constituent les points les plus élevés de ce noyau. Pour tenir compte de la topographie, des hauteurs plus élevées sont toutefois autorisées en contrebas et en retrait du chemin Sainte-Foy;
 - Certaines parties du versant nord du chemin Sainte-Foy.

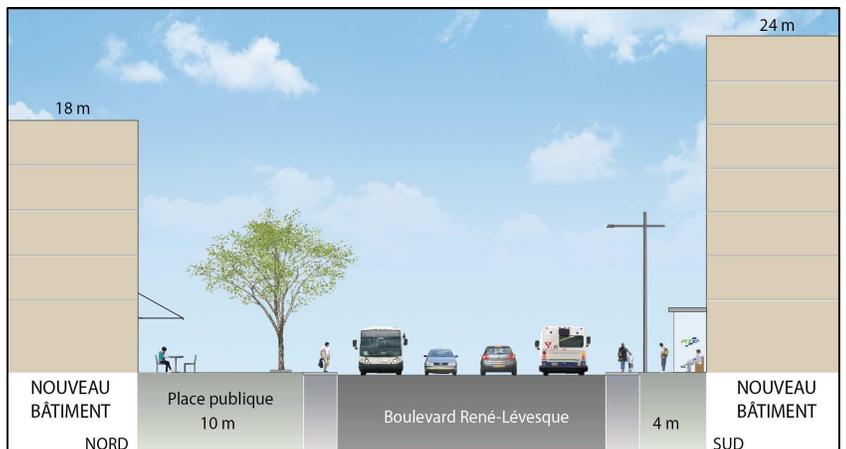


Figure 4.7 – Coupe type du noyau mixte du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère : situation proposée (tronçon du boulevard René-Lévesque, entre les avenues Calixa-Lavallée et Belvédère)

¹ Gabarit maître : la hauteur et l'implantation générale des bâtiments à ériger dans le futur. Pour tenir compte du milieu d'insertion et des particularités de l'emplacement ou pour favoriser des transitions harmonieuses, ce gabarit peut être modulé.

- Permettre des gabarits plus forts dans les parties centrales des propriétés à redévelopper ou à requalifier, de manière à favoriser une transition entre les bâtiments projetés et les bâtiments existants. Ce gabarit est adapté aux caractéristiques de chacune de ces grandes propriétés.
- Établir un gabarit maître de 16 m (4 étages) dans les corridors de transport en commun, sauf pour certaines parties du versant nord du chemin Sainte-Foy.
- Établir un gabarit maître qui vise à maintenir les caractéristiques existantes des milieux résidentiels à consolider, c'est-à-dire allant de 8 à 12 m (2 ou 3 étages), selon les secteurs.
- Dans tous les cas, les hauteurs maximales autorisées sont ajustées aux abords de milieux résidentiels, de manière à favoriser des interfaces harmonieuses et à prendre en compte les constructions existantes.
- La figure 4.10 précise les hauteurs maximales autorisées pour chaque partie du territoire.

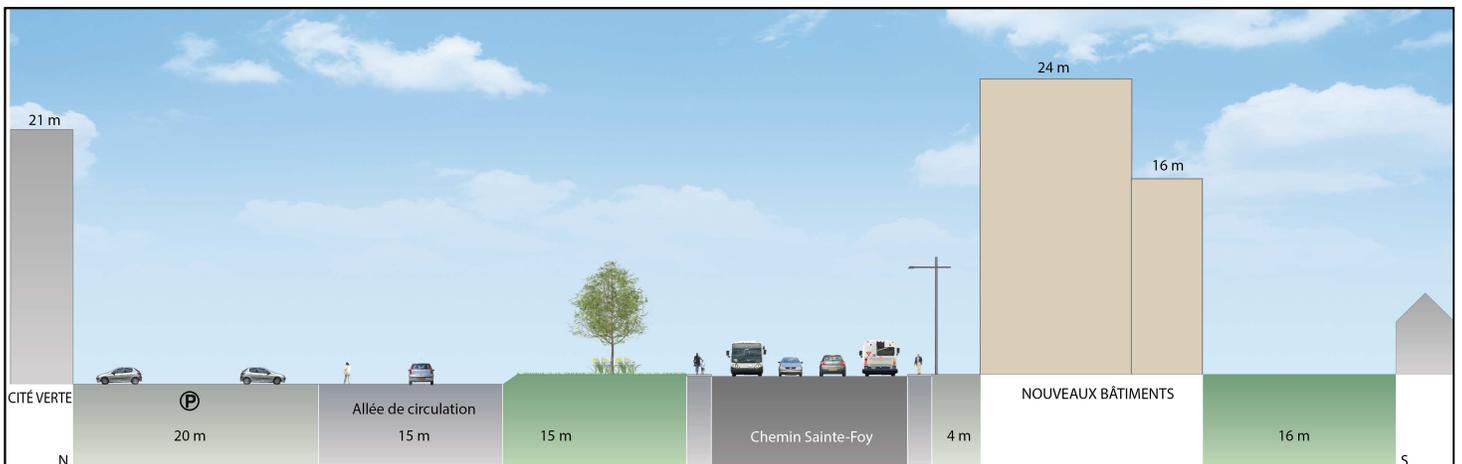


Figure 4.8 – Coupe type du noyau mixte du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland : situation proposée (tronçon du chemin Sainte-Foy, entre les avenues Ernest-Gagnon et Sir-Adolphe-Routhier)

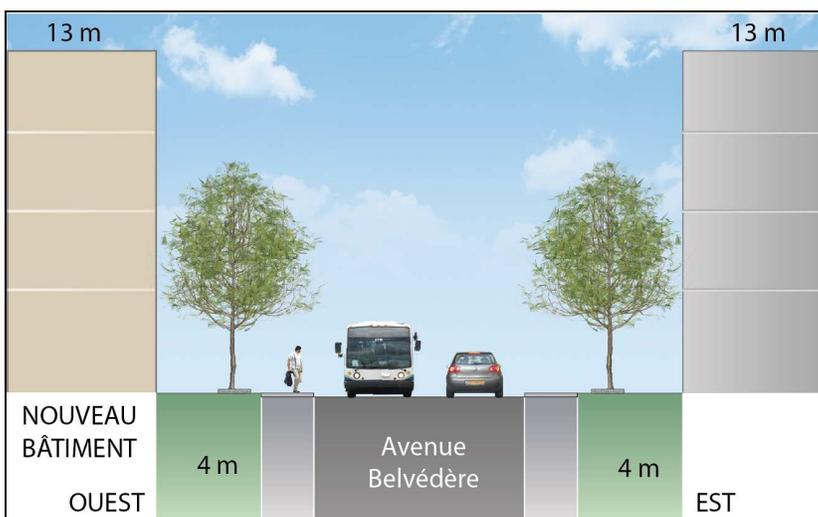
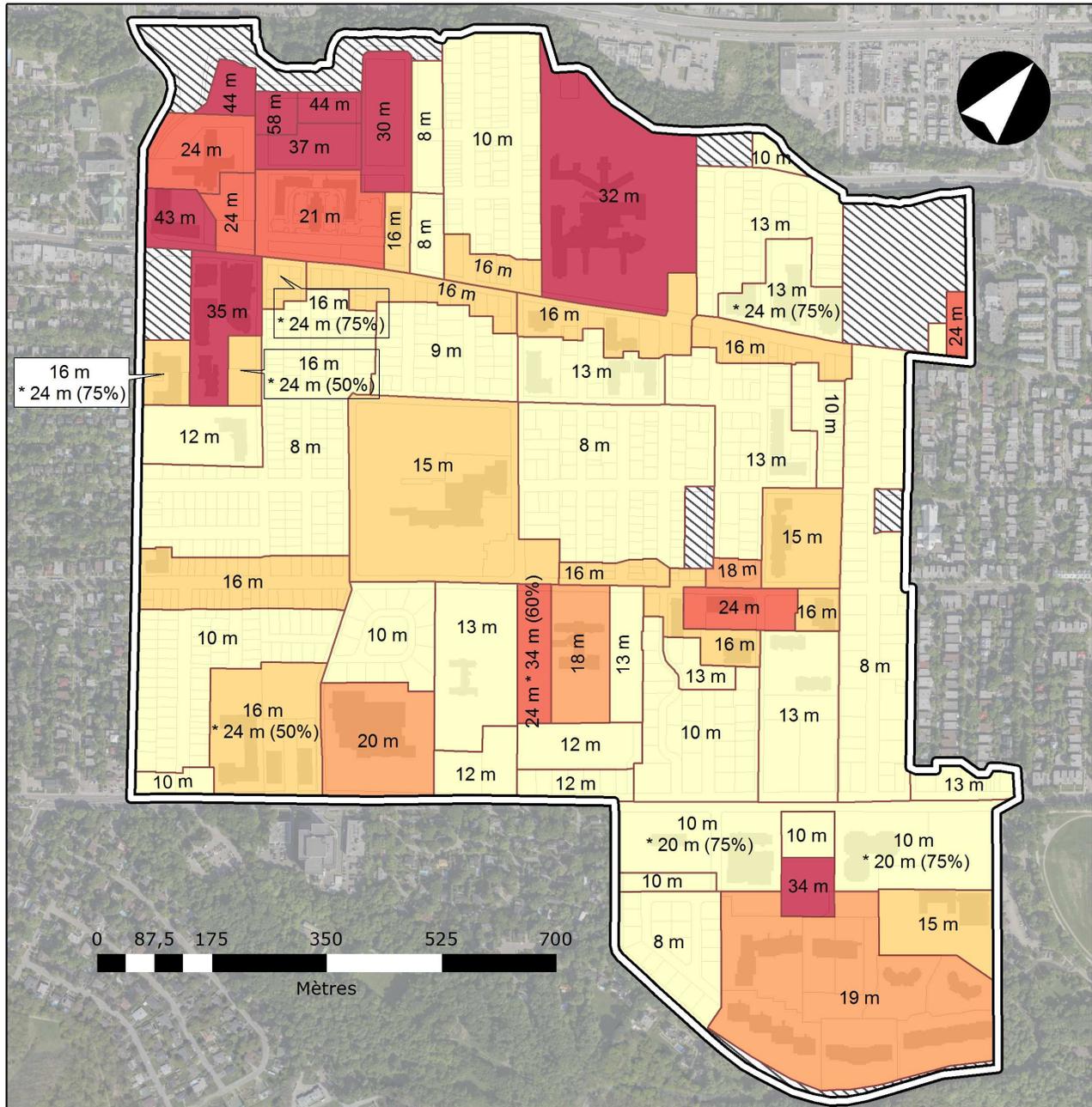


Figure 4.9 – Coupe type de l'avenue Belvédère : situation proposée (tronçon entre les rues Père-Marquette et Casgrain)



Légende

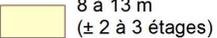
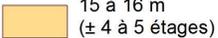
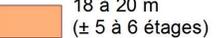
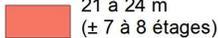
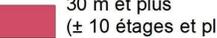
 8 à 13 m (± 2 à 3 étages)	 15 à 16 m (± 4 à 5 étages)	 18 à 20 m (± 5 à 6 étages)	 21 à 24 m (± 7 à 8 étages)	 30 m et plus (± 10 étages et plus)
---	--	--	---	--

Figure 4.10 – Hauteurs maximales permises

N.B. Lorsque la hauteur autorisée 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 de ce bâtiment. Ex. : 16 m * 24 m (50%) – la hauteur maximale permise est de 16 m, mais le bâtiment pourra atteindre 24 m sur 50 % de son emprise au sol.

C. METTRE EN VALEUR DES AXES D'INTÉRÊT PARTICULIER

- Mettre en valeur les bâtiments de l'avenue des Braves et de la Grande Allée Ouest qui présentent un caractère d'intérêt particulier.

Avenue des Braves

- Maintenir le caractère actuel de l'avenue des Braves, notamment par la mise en valeur des maisons unifamiliales prestigieuses situées de part et d'autre de l'avenue.

Grande Allée Ouest

- Préserver les maisons unifamiliales prestigieuses, 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 caractéristiques de la Grande Allée Ouest;
- Préserver les gabarits existants dans les 50 premiers mètres des propriétés situées en front de la Grande Allée Ouest.



Figure 4.11 – Grande Allée Ouest

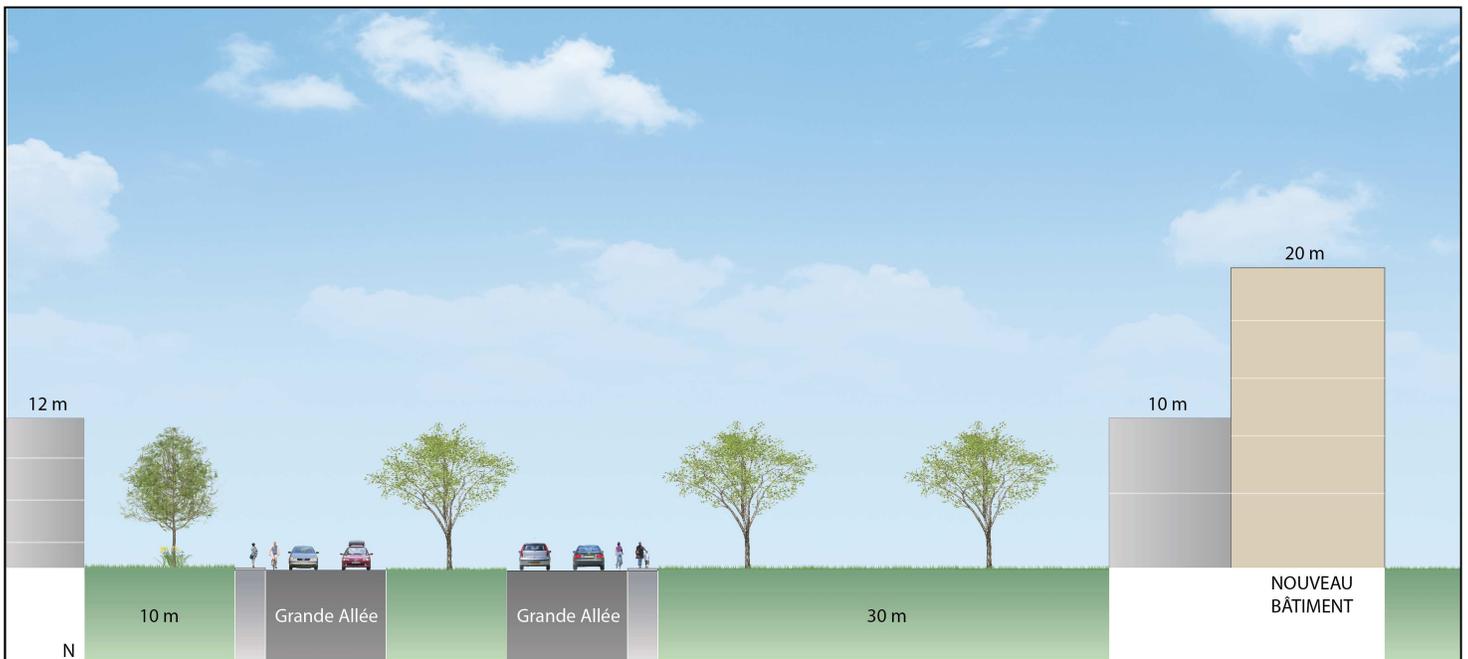


Figure 4.12 – Coupe type de la Grande Allée Ouest : situation proposée (tronçon entre la rue du Boisé-de-Sillery et l'avenue Vauquelin)

D. ASSURER UN ENCADREMENT ARCHITECTURAL DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

- Donner compétence à la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (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 fixés par le PPU pour le pôle urbain Belvédère. De fait, les critères d'évaluation des projets de construction édictés au 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 par un encadrement bâti optimal et une interaction entre les espaces intérieurs et extérieurs (transparence des façades, absence de murs aveugles, emplacement des accès);
 - Assurer une architecture de grande qualité, intégrant 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 à 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.
- Par ailleurs, afin de favoriser l'atteinte de certains objectifs et principes d'aménagement, apporter les ajustements suivants aux critères du Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (R.V.Q. 1324) :
 - Préciser la répartition privilégiée des hauteurs des bâtiments, en indiquant à quels endroits les hauteurs les plus élevées peuvent être localisées, notamment sur les propriétés à redévelopper ou à requalifier;
 - Favoriser le maintien ou la création d'espaces verts et d'espaces publics sur les grandes propriétés à redévelopper ou à requalifier;
 - Préciser la localisation privilégiée de ces espaces verts ou publics.
 - Favoriser le maintien des caractéristiques paysagères de la Grande Allée en tant que parcours cérémonial d'accueil de la capitale.
 - Favoriser des constructions et des aménagements qui assurent la perméabilité physique et visuelle des propriétés à redévelopper, particulièrement lorsque les projets comportent plus d'un bâtiment ou sont situés sur de grandes propriétés;
 - Favoriser les aménagements et les pratiques de construction qui s'inscrivent dans le courant du développement durable.



FICHE SYNTHÈSE 4B : STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT Mobilité et déplacements – Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

Afin de favoriser la réalisation de sa vision d'avenir pour le pôle urbain Belvédère, la Ville de Québec propose des stratégies d'aménagement et de développement qui sont relatives à la mobilité des personnes et à l'aménagement des rues, des parcs et des espaces publics. Ces stratégies sont composées d'objectifs suivis de principes d'aménagement qui guideront les interventions privées comme publiques.

L'ensemble des objectifs formulés dans la fiche 4B sont représentés à la figure 4.18 – Schéma conceptuel d'aménagement et de développement. Par ailleurs, la fiche 5B présente le plan d'action préliminaire de la Ville de Québec et de ses partenaires, qui vise la mise en œuvre des stratégies d'aménagement et de développement.

MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS : OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Afin de maintenir et de développer l'attractivité du pôle urbain Belvédère, il faut que la mobilité des personnes soit assurée par un éventail d'options accessibles et durables. Ainsi, la Ville de Québec fixe les objectifs suivants :

A. DÉVELOPPER 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 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 et faciliter l'installation de stations ou d'abribus spacieux, 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 cheminements piétons donnant accès à ces points de correspondance.
- Prévoir des supports à vélo à proximité de ces points de correspondance.



Figure 4.13 – Station Belvédère située sur l'avenue Calixa-Lavallée

B. CONFIRMER LES PARCOURS PIÉTONNIERS EXISTANTS ET DÉVELOPPER LEUR CONVIVIALITÉ

- Reconnaître les axes suivants comme des parcours piétonniers d'importance à maintenir :
 - Chemin Sainte-Foy
 - Grande Allée Ouest;
 - Avenue Thornhill;
 - Avenue Belvédère.
 - Boulevard René-Lévesque
 - Avenue Holland
 - Avenue Joffre
- 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.
- 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.
- De manière générale, favoriser l'accessibilité universelle des espaces publics.

C. 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 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.

D. 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 reliant la côte de la Pente-Douce à l'avenue Joffre en passant par les terrains de l'hôpital Saint-Sacrement.
- Créer un lien cyclable dans la partie nord de l'avenue Joffre, soit celle située au nord de la rue Raymond-Casgrain et du corridor cyclable Père-Marquette.
- Cibler un axe nord-sud optimal afin de relier les bandes cyclables du boulevard Laurier et le corridor Père-Marquette : avenues Joffre, Holland ou Marguerite-Bourgeoys (à l'extérieur du territoire du programme particulier d'urbanisme [PPU]).
- Dans l'éventualité d'un réaménagement complet de la Grande Allée, prolonger les bandes cyclables jusqu'au parc des Champs-de-Bataille et à l'avenue De Bougainville.



Figure 4.14 – Corridor cyclable Père-Marquette

E. CRÉER UN AXE DE MOBILITÉ ACTIVE NORD-SUD

- Renforcer le transport actif dans l'axe de l'avenue Joffre, considérant la présence d'une école secondaire, d'une école primaire, d'une école pour élèves ayant des problèmes auditifs et langagiers et d'une bibliothèque ainsi que l'existence 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 faits au cours des dernières années, notamment aux abords de la bibliothèque et des écoles. Ces endroits sont très achalandés aux périodes d'entrée et de sortie des classes.
- Travailler en concertation avec les établissements scolaires et les résidents riverains afin de prévoir des aménagements qui répondront à leurs besoins.

F. FACILITER LES DÉPLACEMENTS DES PIÉTONS

- 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 m actuellement dépourvu de tels aménagements.
- 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 précédemment défini.

G. UNIFORMISER LES EXIGENCES DE STATIONNEMENT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

- Prévoir, pour l'ensemble du territoire du pôle urbain Belvédère, des exigences de stationnement adaptées à un milieu urbain dense. Ceci aura pour effet, en imposant un nombre de cases de stationnement maximal et minimal relativement bas, 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.

AMÉNAGEMENT DES RUES, DES PARCS ET DES ESPACES PUBLICS : OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

L'aménagement des rues, des parcs et des espaces publics participe de façon importante à la qualité d'un milieu de vie. Les objectifs suivants visent la consolidation et la création d'un milieu de vie remarquable.

A. AMÉNAGER UNE PLACE PUBLIQUE DANS LE NOYAU MIXTE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE ET DE L'AVENUE BELVÉDÈRE

- Aménager, au sein du noyau mixte du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère, une place publique ouverte et accueillante.
- Intégrer, à l'aménagement de cet espace public, des aires d'attente d'autobus et des cheminements piétons efficaces entre les arrêts d'autobus.
- Prévoir du mobilier urbain adapté incitant à la fréquentation et à l'utilisation de cette place publique par les résidents et les usagers du territoire.

B. POURSUIVRE L'AMÉNAGEMENT DE LA PROMENADE DU COTEAU SAINTE-GENEVIÈVE

- Poursuivre les aménagements visant 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 ainsi que vers 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 Saint-Sacrement, en y intégrant un lien cyclable;
 - Mettre en valeur l'escalier donnant accès au parc des Braves à partir de la côte de la Pente-Douce et en faciliter l'accès.
- Mettre en valeur les accès à la promenade à partir du chemin Sainte-Foy, par une signalisation et des aménagements appropriés.



Figure 4.15 – Coteau Sainte-Geneviève

C. DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ DES PARCS ET POURSUIVRE LEUR MISE EN VALEUR

- Valoriser les parcs du territoire en tant que lieux de rassemblement et de socialisation.
- Apporter les améliorations suivantes au parc des Saints-Martyrs :
 - Rénover les terrains de tennis;
 - Améliorer les installations du pavillon de services.
- Favoriser 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.
- Favoriser l'accessibilité des grands parcs urbains 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 y donnant accès.



Figure 4.16 – Activités de loisir se déroulant au parc Samuel-Holland

D. AJOUTER DU MOBILIER URBAIN AU SEIN DES PARCOURS PIÉTONNIERS PRINCIPAUX, DE L'AXE DE MOBILITÉ ACTIVE ET DES AXES D'INTÉRÊT PARTICULIER

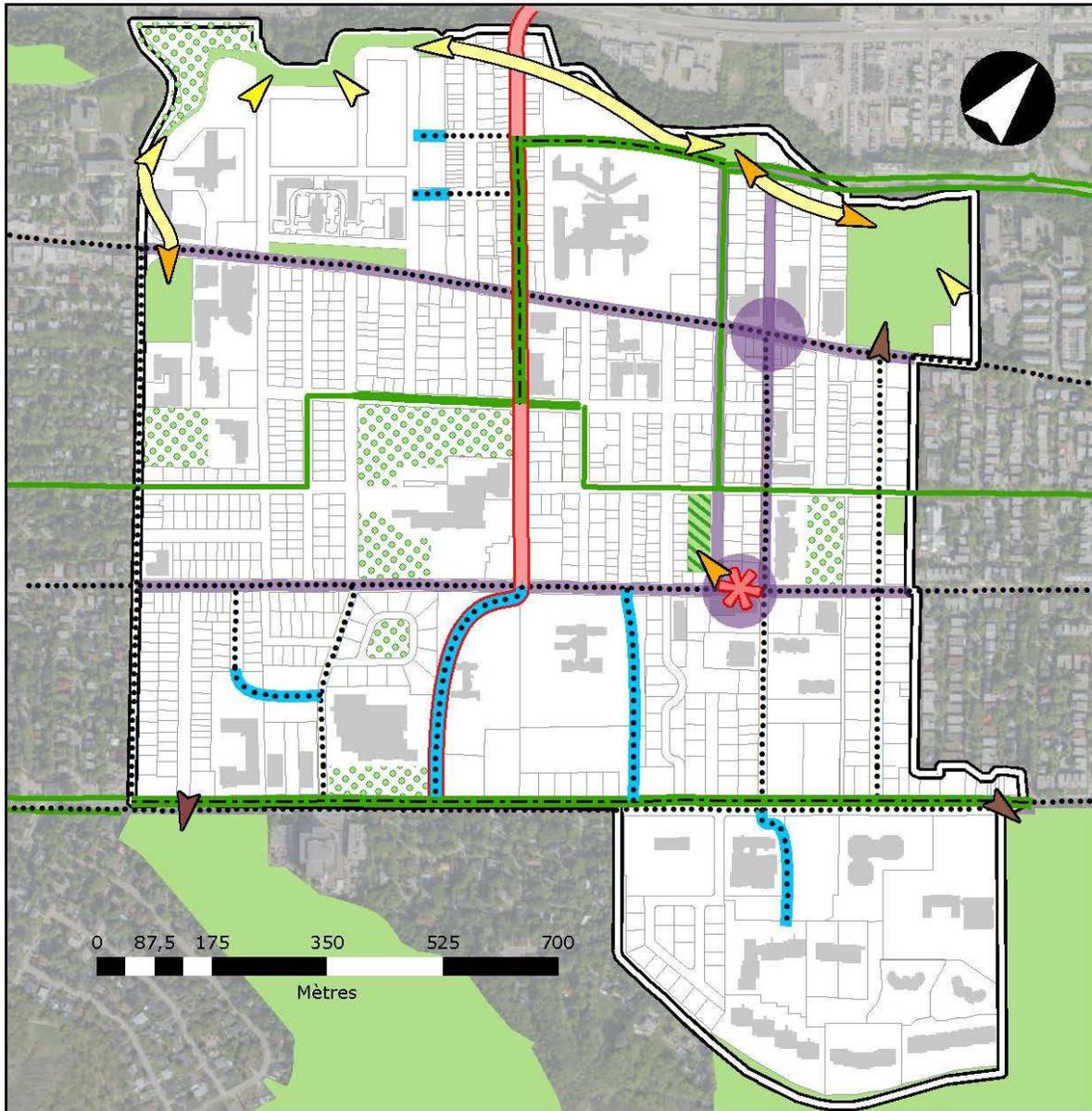
- Ajouter du mobilier urbain, notamment des bancs, aux emplacements suivants :
 - En bordure des parcours piétonniers principaux;
 - Aux abords de l'axe de mobilité active;
 - Dans les noyaux mixtes;
 - En bordure de l'avenue Belvédère, puisqu'elle relie les quatre parcours Métrobus traversant le territoire.
- Afin de contribuer à la mise en valeur des axes d'intérêt particulier (avenue des Braves et Grande Allée Ouest), y installer du mobilier urbain de qualité pour en faire des promenades reliant les trois grands parcs urbains que sont le parc des Braves, le parc du Bois-de-Coulonge et le parc des Champs-de-Bataille.

E. ENCOURAGER LA MISE EN VALEUR DU COUVERT ARBORESCENT ET Y PARTICIPER

- Aménager et développer le territoire en respectant les principes de la *Vision de l'arbre 2015-2025* de la Ville de Québec.
- Protéger des arbres dans le cadre des projets de construction.
- Exiger le maintien ou la plantation d'arbres dans le cadre des projets de développement privés.
- Encourager les propriétaires privés, et particulièrement les grands propriétaires fonciers, à planter des arbres et à verdir les parties inutilisées de leur propriété.
- 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.
- Prévoir la plantation d'arbres lors de l'élaboration des projets d'aménagements publics.



Figure 4.17 – Alignements d'arbres sur la Grande Allée Ouest



Légende	À aménager	À améliorer	À maintenir
Mobilité et déplacements	<ul style="list-style-type: none"> Lien piéton Lien cyclable 	<ul style="list-style-type: none"> Point de correspondance Axe de mobilité active 	<ul style="list-style-type: none"> Réseau piéton principal Réseau cyclable Axe Métrobus
Aménagement des parcs et des espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> Place publique Accès au parc Promenade du coteau Sainte-Genève 	<ul style="list-style-type: none"> Accès au parc Espace vert public 	<ul style="list-style-type: none"> Accès au parc Espace vert public Espace vert privé

Figure 4.18 – Schéma conceptuel d'aménagement et de développement : Mobilité et déplacements – Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

PPU



Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère | Avant-projet

FICHE SYNTHÈSE 5A : MISE EN ŒUVRE DES STRATÉGIES Cadre normatif préliminaire

Afin de favoriser la mise en œuvre des stratégies contenues dans le programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le pôle urbain Belvédère, la Ville de Québec propose un cadre normatif qui encadre les activités exercées et le gabarit des constructions. Ce cadre normatif sera intégré à la réglementation d'urbanisme (zonage).

Le cadre normatif présenté dans l'avant-projet de PPU est préliminaire. Il ne contient donc que les principaux aspects de la réglementation d'urbanisme : les usages autorisés, les hauteurs maximales des bâtiments, l'aire verte minimale à conserver sur les terrains et certaines normes d'implantation lorsque des enjeux donnés le justifient (marges avant, latérales ou arrière). Des dispositions particulières plus précises pourront être prévues dans le PPU final.

A. AIRES D'AFFECTATION DÉTAILLÉE

Le plan ci-après découpe le territoire en aires d'affectation détaillée. Les aires d'affectation détaillée 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. Chaque catégorie représente la dominante de l'aire d'affectation détaillée, c'est-à-dire la vocation principale de cette aire :

- **Commerce de détail et services (CD/Su)** : les usages dominants sont les espaces administratifs, les commerces et les services personnels et professionnels.
- **Mixte (M)** : une mixité des usages est préconisée.
- **Parc et espace vert (PEV)** : des usages de récréation extérieure ou de conservation naturelle sont autorisés, de façon quasi exclusive.
- **Public, institutionnel et communautaire (PIC)** : les usages relatifs aux établissements d'enseignement, de santé, de loisir, communautaires ou religieux sont principalement autorisés.
- **Résidentiel (R)** : les usages autorisés sont relatifs à l'habitation ou y sont complémentaires.

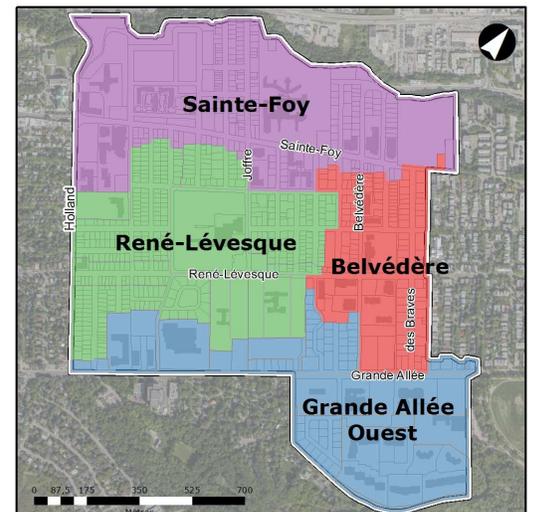
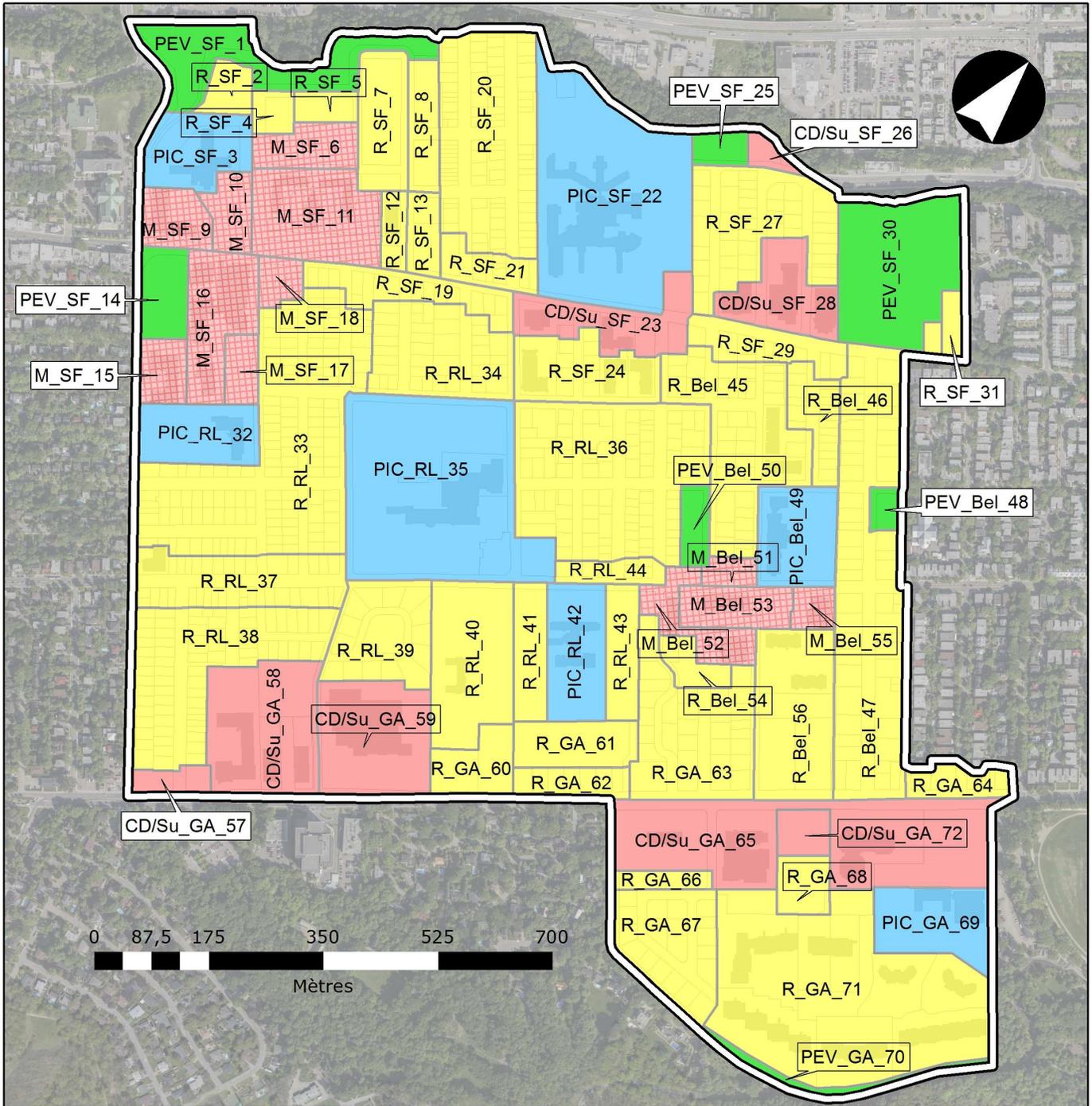


Figure 5.1 – Sous-secteurs



Légende

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

Figure 5.2 – Plan des aires d'affectation détaillée

B. CADRE NORMATIF PRÉLIMINAIRE

Pour chaque aire d'affectation détaillée, un cadre normatif préliminaire est défini. Celui-ci est contenu dans le tableau ci-après.

Un lexique indiquant la signification des symboles utilisés dans le tableau est fourni à la fin de la présente fiche.

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages autorisés	Hauteur maximale autorisée	Normes d'implantation et aire verte
PEV_SF_1	R1		
R_SF_2	H1 : i - projet d'ensemble autorisé H2 - projet d'ensemble autorisé R1	44 m 12 étages	Aire verte : 30 %
PIC_SF_3	P7 R1	24 m	Aire verte : 15 %
R_SF_4	H1 - i : 12 à 200 logements - j : 6 logements et plus - r : 6 logements et plus - projet d'ensemble autorisé H3 - projet d'ensemble autorisé R1	58 m	Aire verte : 20 %
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	44 m	Aire verte : 20 %
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	37 m	Aire verte : 20 %
R_SF_7	H1 - i : 3 à 75 logements - j : 3 à 75 logements - projet d'ensemble autorisé H2 : i - projet d'ensemble autorisé H3 - projet d'ensemble autorisé R1	30 m 8 étages	Aire verte : 30 %

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages autorisés	Hauteur maximale autorisée	Normes d'implantation et aire verte
R_SF_8	H1 : - i : 1 à 2 logements - j : 1 à 2 logements - r : 1 logement et plus - projet d'ensemble autorisé R1	8 m 2 étages	Aire verte : 30 %
M_SF_9	H1 : 2, 2+; i, j; 10 logements et plus H2 C1 : R, R+, 1 C2 : R, R+, 1 C20 : R, R+ C21 : R; 400 m ² max. par établissement P1 : R, R+, 1 P5 : R, R+, 1 P6 : 2, 2+ R1	43 m	Aire verte : 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	24 m	Marge avant : 3 m Aire verte : 15 %
M_SF_11	H1 - i : 1 à 45 logements - j : 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	21 m	Marge de recul à l'axe – chemin Sainte-Foy : 35 m Aire verte : 20 %
R_SF_12	H1 - i : 12 à 48 logements - j : 6 à 24 logements - r : 6 à 12 logements - projet d'ensemble autorisé H2 - projet d'ensemble autorisé H3 - projet d'ensemble autorisé R1	16 m 4 étages	Marge de recul à l'axe – chemin Sainte-Foy : 35 m Aire verte : 20 %
R_SF_13	H1 : i, j, r; 1 à 2 logements C3 P1 P3 R1	8 m	Marge de recul à l'axe – chemin Sainte-Foy : 80 m Aire verte : 40 %

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages autorisés	Hauteur maximale autorisée	Normes d'implantation et aire verte
PEV_SF_14	R1		
M_SF_15	H1 : i, j; 10 logements et plus - projet d'ensemble autorisé H2 C3 P1	16 m <i>Malgré la hauteur maximale autorisée, 75 % de la projection au sol d'une construction peut, du côté le plus éloigné de l'avenue Holland, atteindre une hauteur de 24 m.</i>	Marge avant : 6 m Aire verte : 15 %
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 : intérieur 100 % P1 P3 P5 P6 I2 : R, 1 R1	35 m	Aire verte : 10 %
M_SF_17	H1 : i; 10 logements et plus H2 R1	16 m <i>Malgré la hauteur maximale autorisée, 50 % de la projection au sol d'une construction peut, du côté le plus éloigné de l'avenue Ernest-Gagnon, atteindre une hauteur de 24 m.</i>	Marge avant : 6 m Aire verte : 25 %
M_SF_18	H1 : - i : 10 logements et plus - j : 5 logements et plus - r R1	16 m <i>Malgré la hauteur maximale autorisée, 75 % de la projection au sol d'une construction peut, du côté le plus rapproché du chemin Sainte-Foy, atteindre une hauteur de 24 m.</i>	Marge avant : 4 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 6 m Aire verte : 20 %
R_SF_19	H1 : i, j; 5 logements et plus H3 : i, j, r; 9 logements et moins R1	16 m 4 étages	Marge avant : 3 m Aire verte : 20 %
R_SF_20	H1 : i, j, r; 1 à 8 logements R1	10 m	Aire verte : 25 %

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages autorisés	Hauteur maximale autorisée	Normes d'implantation et aire verte
R_SF_21	H1 : i, j; 5 logements et plus H3 : i, j, r; 9 logements et moins R1	16 m 4 étages	Marge avant : 3 m Aire verte : 20 %
PIC_SF_22	P3 P7 R1	32 m	Marge avant : 23 m Aire verte : 20 %
CD/Su_SF_23	H1 : i, j; 4 logements et plus C1 P3 P5 R1	16 m 4 étages	Marge avant : 3 m Aire verte : 10 %
R_SF_24	H1 : i, j, r R1	13 m 4 étages	Aire verte : 20 %
PEV_SF_25	R1		
CD/Su_SF_26	H1 : i, j, r C1 C2 C20 C21 P3 P5 I2 R1	10 m	Aire verte : 10 %
R_SF_27	H1 : i, j, r H3 : i, j, r; 9 logements et moins R1	13 m	Aire verte : 25 %
CD/Su_SF_28	H1 : i; 5 logements et plus C1 C2 P3 P5 R1	13 m <i>Malgré la hauteur maximale autorisée, 75 % de la projection au sol d'une construction peut, du côté le plus rapproché du chemin Sainte-Foy, atteindre une hauteur de 24 m.</i>	Marge avant : 6 m Aire verte : 10 %
R_SF_29	H1 : i, j, r; 6 logements et plus H3 : i, j, r; 9 logements et moins R1	16 m 4 étages	Marge avant : 3 m Aire verte : 20 %
PEV_SF_30	R1		
R_SF_31	H1 : i, j; 10 logements et plus - projet d'ensemble autorisé H2 P6 R1	24 m	Marge avant : 10 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 5 m Aire verte : 15 %
PIC_RL_32	P3 R1	12 m	Aire verte : 40 %
R_RL_33	H1 : i, j; 1 à 2 logements R1	8 m	Aire verte : 20 %

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages autorisés	Hauteur maximale autorisée	Normes d'implantation et aire verte
R_RL_34	H1 - i : 1 à 8 logements - j : 1 à 4 logements - r : 1 à 3 logements, 4 bâtiments max. par rangée R1	9 m 3 étages	Aire verte : 20 %
PIC_RL_35	C3 P1 P3 R1 R2	15 m	Aire verte : 40 %
R_RL_36	H1 - i : 1 à 3 logements - j : 1 à 2 logements - r : 1 à 2 logements, 4 bâtiments max. par rangée R1 Usage contingenté à 2 : garderie ou centre de la petite enfance	8 m 3 étages	Aire verte : 20 %
R_RL_37	H1 : i, j; 4 logements et plus R1	16 m 4 étages	Marge avant : 4 m Aire verte : 20 %
R_RL_38	H1 - i : 1 à 2 logements - j : 1 logement R1	10 m 2 étages	Aire verte : 30 %
R_RL_39	H1 - i : 1 logement R1	10 m 2 étages	Aire verte : 30 %
R_RL_40	H1 - i : 2 à 12 logements - j : 1 à 3 logements - r : 1 logement, 12 bâtiments max. par rangée H2 C1 P1 P2 R1	13 m 3 étages	Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 8 m Aire verte : 40 %
R_RL_41	H1 : i H2 P6 P7 R1	24 m <i>Malgré la hauteur maximale autorisée, 60 % de la projection au sol d'une construction peut atteindre une hauteur de 34 m.</i>	Marge avant : 40 m Marge arrière : 40 m Aire verte : 40 %

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages autorisés	Hauteur maximale autorisée	Normes d'implantation et aire verte
PIC_RL_42	H1 : i H2 P1 P2 P3 P6 P7 R1	18 m	Marge avant : 45 m Marge arrière : 40 m Aire verte : 40 %
R_RL_43	H1 R1	10 m 2 étages <i>Malgré la hauteur maximale autorisée, 50 % de la projection au sol d'une construction peut, du côté le plus éloigné de la rue du Cardinal-Bégin, atteindre une hauteur de 13 m et de 3 étages.</i>	Marge avant : 10 m Marge arrière : 40 m Aire verte : 40 %
R_RL_44	H1 : i, j; 4 logements et plus R1	16 m 4 étages	Marge avant : 4 m Aire verte : 20 %
R_BEL_45	H1 - i : 4 logements et plus - j : 4 logements et plus - r R1	13 m 4 étages	Marge avant : 4 m Aire verte : 20 %
R_BEL_46	H1 - i : 1 à 8 logements - j : 1 à 4 logements R1	10 m 3 étages	Aire verte : 20 %
R_BEL_47	H1 - i : 1 logement R1	8 m	Marge avant : 6 m Aire verte : 25 %
PEV_BEL_48	R1		
PIC_BEL_49	C3 P3 R1	15 m	Aire verte : 40 %
PEV_BEL_50	R1		
M_BEL_51	H1 : 2, 2+; i; 10 logements et plus C1 : R, 1, 2 C2 : R, 1, 2 C3 : R, 1, 2 C20 : R, 1, 2 C21 : R P1 : R, 1, 2 P3 : R, 1, 2 P5 : R, 1, 2 I2 : R, 1, 2 R1	18 m	Marge avant : 3 m Aire verte : 10 %

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages autorisés	Hauteur maximale autorisée	Normes d'implantation et aire verte
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 P3 : R, 1, 2 P5 : R, 1, 2 R1	16 m 4 étages	Marge avant : 4 m Aire verte : 15 %
M_BEL_53	H1 : 2, 2+ - i : 10 logements et plus C1 C2 C3 C20 : R, 1 C21 : R P3 P5 R1	24 m	Marge avant : 4 m Marge arrière : 10 m Aire verte : 15 %
R_BEL_54	H1 - i : 1 à 3 logements - j : 1 à 3 logements - r : 1 logement, 6 bâtiments max. par rangée - projet d'ensemble autorisé R1	13 m 3 étages	Marge avant : 6 m Aire verte : 20 %
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	16 m 4 étages	Marge avant : 4 m Aire verte : 15 %
R_BEL_56	H1 : i, j, r - projet d'ensemble autorisé R1	13 m	Aire verte : 20 %
CD/Su_GA_57	C1 C2 C20 C31 P3 P5 R1	10 m 3 étages	Marge avant : 6 m Aire verte : 30 %

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages autorisés	Hauteur maximale autorisée	Normes d'implantation et aire verte
CD/Su_GA_58	C1 - projet d'ensemble autorisé C2 : 500 m ² max. par établissement - projet d'ensemble autorisé C20 : 500 m ² max. par établissement - projet d'ensemble autorisé R1	16 m <i>Malgré la hauteur maximale autorisée, 50 % de la projection au sol d'une construction peut, du côté le plus éloigné de l'avenue de Ploërmel, de l'avenue des Maires-Gauthier et de la rue du Père-Vimont, atteindre une hauteur de 24 m.</i>	Marge avant : 6 m Marge latérale : 15 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %
CD/Su_GA_59	C1 C2 C20 R1	20 m	Marge avant : 49 m Aire verte : 40 %
R_GA_60	H1 : i; 1 logement R1	12 m 3 étages	Marge avant : 60 m Aire verte : 40 %
R_GA_61	H1 : r; 1 logement, 6 bâtiments max. par rangée - projet d'ensemble autorisé R1	12 m	Aire verte : 30 %
R_GA_62	H1 : i; 1 logement R1	12 m	Marge avant : 8 m Aire verte : 40 %
R_GA_63	H1 : i; 1 à 2 logements R1	10 m 2 étages	Marge avant : 6 m Aire verte : 30 %
R_GA_64	H1 : i; 1 à 4 logements R1	13 m	Marge avant : 10 m Aire verte : 20 %
CD/Su_GA_65	C1 P3 R1	10 m <i>Malgré la hauteur maximale autorisée, 75 % de la projection au sol d'une construction peut, du côté le plus éloigné de la Grande Allée Ouest, atteindre une hauteur de 20 m.</i>	Marge avant : 30 m Aire verte : 20 %
R_GA_66	H1 - i : 1 à 2 logements - j : 1 à 2 logements - r : 1 à 2 logements, 6 bâtiments max. par rangée - projet d'ensemble autorisé R1	10 m 3 étages	Marge avant : 5 m Aire verte : 20 %
R_GA_67	H1 : i; 1 logement R1	8 m	Aire verte : 20 %
R_GA_68	H1 : i, j H2 C1 R1	34 m	Aire verte : 10 %

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages autorisés	Hauteur maximale autorisée	Normes d'implantation et aire verte
PIC_GA_69	C3 P3 P4 R1	15 m	Aire verte : 20 %
PEV_GA_70	R1 R2 R3		
R_GA_71	H1 : i, j, r - projet d'ensemble autorisé R1	19 m	Aire verte : 20 %
CD/Su_GA_72	C1 P3 R1	10 m	Marge avant : 30 m Aire verte : 20 %

C. LEXIQUETypologie des usages

H1 :	Logement	P4 :	Établissement d'éducation postsecondaire
H2 :	Habitation avec services communautaires	P5 :	Établissement de santé sans hébergement
H3 :	Maison de chambres et pension	P6 :	Établissement de santé avec hébergement
C1 :	Services administratifs	P7 :	Établissement majeur de santé
C2 :	Vente au détail et services	I2 :	Industrie artisanale
C3 :	Lieu de rassemblement	R1 :	Parc
C20 :	Restaurant	R2 :	Équipement récréatif extérieur de proximité
C21 :	Débit d'alcool	R3 :	Équipement récréatif extérieur régional
C30 :	Stationnement et poste de taxi	i :	Usage autorisé dans un bâtiment isolé
C31 :	Poste d'essence	j :	Usage autorisé dans un bâtiment jumelé
P1 :	Équipement culturel et patrimonial	r :	Usage autorisé dans un bâtiment en rangée
P2 :	Équipement religieux		
P3 :	Établissement d'éducation et de formation		

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+** : Lorsqu'un bâtiment possède plusieurs rez-de-chaussée, usage autorisé : 1) au rez-de-chaussée, 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier, c) à un étage situé entre deux rez-de-chaussée où il 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 2^e étage
- 2+** : Usage autorisé aux étages situés au-dessus du 2^e étage

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.

PPU



Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère | Avant-projet

FICHE SYNTHÈSE 5B : MISE EN ŒUVRE DES STRATÉGIES Plan d'action préliminaire

Afin de favoriser la mise en œuvre des stratégies contenues dans le programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le pôle urbain Belvédère, la Ville de Québec établit un plan dans le but de guider ses actions et celles de ses partenaires au cours des prochaines années. Le plan d'action préliminaire précise l'horizon de réalisation de chaque action préconisée. Par ailleurs, malgré l'horizon de réalisation planifié, la réalisation de certaines actions pourra être tributaire de circonstances opportunes ou du développement de certaines parties du territoire.

N°	ACTION	HORIZON DE RÉALISATION		
		Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (2-5 ans)	Long terme (5 ans et +)
MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS				
1	Aménager des liens piétonniers entre la Cité Verte et la rue Monk <ul style="list-style-type: none">Retirer les clôtures qui empêchent les déplacements des piétons et des cyclistes.Installer du mobilier urbain permanent qui y empêchera la circulation automobile.			
2	Aménager une ou des traverses piétonnières sur la Grande Allée Ouest <ul style="list-style-type: none">Déterminer l'emplacement optimal de cette ou de ces traverses, dans le but de favoriser la mobilité active et de donner accès aux arrêts de transport en commun.Évaluer les mesures et les aménagements qui peuvent être mis en place.			
3	Installer des supports à vélo <ul style="list-style-type: none">Déterminer les endroits stratégiques pour l'installation de supports à vélo sécuritaires.			

N°	ACTION	HORIZON DE RÉALISATION		
		Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (2-5 ans)	Long terme (5 ans et +)
4	<p>Améliorer les aires d'attente et les cheminements piétons du point de correspondance de transport en commun situé à l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Belvédère</p> <ul style="list-style-type: none"> Analyser les besoins des usagers du point de correspondance. Évaluer les mesures et les aménagements pertinents. Au besoin, collaborer avec les propriétaires riverains pour faciliter la réalisation des aménagements requis. 			
5	<p>Planifier l'aménagement d'un axe de mobilité active dans la rue Joffre</p> <ul style="list-style-type: none"> Élaborer un concept d'aménagement, en collaboration avec le milieu. Évaluer les mesures appropriées qui faciliteront la traversée du boulevard René-Lévesque et du chemin Sainte-Foy. 			
6	<p>Créer un lien cyclable nord-sud reliant les bandes cyclables du boulevard Laurier et le corridor cyclable Père-Marquette</p> <ul style="list-style-type: none"> Évaluer les différents axes nord-sud possibles afin de choisir l'axe le plus pertinent. Déterminer le ou les aménagements cyclables à privilégier. 			
7	<p>Améliorer les aires d'attente et les cheminements piétons du point de correspondance de transport en commun situé à l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Calixa-Lavallée</p> <ul style="list-style-type: none"> Analyser les besoins des usagers du point de correspondance. Évaluer les mesures et les aménagements pertinents. Au besoin, collaborer avec les propriétaires riverains pour faciliter la réalisation des aménagements requis. Assurer la cohérence des aménagements avec le projet de place publique prévu dans le noyau mixte du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère (action n° 19). 			
8	<p>Planifier l'aménagement de liens piétonniers entre la Grande Allée Ouest et le boulevard René-Lévesque</p> <ul style="list-style-type: none"> Établir l'emplacement exact des liens à aménager. Prendre entente avec les propriétaires pour l'aménagement de ces liens. 			
9	<p>Planifier l'aménagement d'un lien entre le secteur des Jardins Mérici et la Grande Allée Ouest</p> <ul style="list-style-type: none"> Collaborer avec les propriétaires pour aménager le lien lors du redéveloppement ou de la requalification des propriétés concernées. 			

N°	ACTION	HORIZON DE RÉALISATION		
		Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (2-5 ans)	Long terme (5 ans et +)
10	Planifier l'aménagement d'un lien cyclable reliant la côte de la Pente-Douce et le corridor cyclable Père-Marquette <ul style="list-style-type: none"> • Déterminer le tracé optimal. • Évaluer le ou les aménagements cyclables à privilégier. • Prendre entente avec les propriétaires visés pour l'aménagement du lien. • Assurer la cohérence du lien cyclable avec l'axe de mobilité active (action n°5) et la promenade du coteau Sainte-Geneviève (action n° 17). 			
11	Évaluer la pertinence de prolonger les bandes cyclables sur la Grande Allée Ouest <ul style="list-style-type: none"> • Lors d'un projet de réaménagement ou de réfection, collaborer avec les partenaires pour ajouter un lien cyclable au concept d'aménagement. 			
AMÉNAGEMENT DES RUES, DES PARCS ET DES ESPACES PUBLICS				
12	Restaurer les terrains de tennis du parc des Saints-Martyrs <ul style="list-style-type: none"> • Évaluer les améliorations et les équipements requis. • Procéder aux travaux d'amélioration. 			
13	Appuyer la rénovation du centre communautaire YWCA <ul style="list-style-type: none"> • Contribuer financièrement au projet de rénovation. 			
14	Planter des arbres dans les emprises publiques <ul style="list-style-type: none"> • Cibler des propriétés publiques où des arbres pourraient être plantés. • Procéder graduellement à la plantation d'arbres. 			
15	Encourager les propriétaires fonciers à planter des arbres <ul style="list-style-type: none"> • Cibler des propriétés privées où des arbres pourraient être plantés. • Sensibiliser les propriétaires concernés aux bénéfices qu'apporte la plantation d'arbres. • Informer les citoyens quant à la Journée de distribution d'arbres de la Ville de Québec, qui a lieu une fois par année. 			
16	Installer du mobilier urbain <ul style="list-style-type: none"> • Évaluer les besoins des citoyens. • Déterminer les emplacements appropriés pour l'installation de nouveau mobilier urbain. • Choisir un mobilier urbain s'intégrant harmonieusement aux axes où il sera implanté. 			

N°	ACTION	HORIZON DE RÉALISATION		
		Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (2-5 ans)	Long terme (5 ans et +)
17	<p>Poursuivre l'aménagement de la promenade du coteau Sainte-Geneviève, en créant les liens qui manquent entre les différents espaces verts existants</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettre à jour le document <i>Concept d'aménagement de la promenade du coteau Sainte-Geneviève</i>. Définir les liens prioritaires à aménager. Assurer la cohérence de l'aménagement avec le projet de lien cyclable reliant la côte de la Pente-Douce et le corridor cyclable Père-Marquette (action n° 10). Faire connaître la promenade, par des mesures appropriées (ex. : signalisation, publicité, démarches auprès de l'Office du tourisme). 			
18	<p>Rénover le pavillon de services du parc des Saint-Martyrs</p> <ul style="list-style-type: none"> Évaluer les besoins des citoyens et des usagers du parc. Élaborer un projet de mise aux normes du pavillon de services. 			
19	<p>Aménager une place publique dans le noyau mixte du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère</p> <ul style="list-style-type: none"> Déterminer l'emplacement optimal. Déterminer les aménagements requis. Prendre entente avec les propriétaires visés pour l'aménagement de la place publique. Assurer la cohérence de l'aménagement avec le projet d'amélioration des aires d'attente du point de correspondance de transport en commun (action n° 7). 			
AUTRES				
20	<p>Préciser, en collaboration avec les propriétaires et la population, les orientations d'aménagement pour le site des Services diocésains de l'archidiocèse de Québec.</p>			