



Version « Second projet » adoptée le 5 février 2007

DOCUMENT
D'INFORMATION

Schéma d'aménagement et de développement

Direction de la planification du territoire

Tous les documents du SAD sont disponibles à l'adresse suivante : PlanificationLevis.ca/sad



Message de la mairesse



Une invitation à une participation citoyenne et responsable

Lévis c'est grand, c'est beau et c'est un territoire plein de promesses! Lévis c'est surtout une population de près de 130 000 personnes et plus de 4 000 places d'affaires avec ses institutions, ses quartiers, son histoire et ses lieux identitaires. Une étape importante dans l'histoire de la Ville de Lévis a été franchie le 5 février dernier par l'adoption d'un projet de Schéma d'aménagement et de développement (SAD) soumis maintenant à la consultation publique.

Le SAD constitue un outil majeur de planification pour notre ville, c'est une vision pour les années à venir. C'est un document stratégique, mais non statique, puisqu'il devra constamment s'ajuster aux nouvelles tendances et anticiper les besoins évolutifs de la population. Cet exercice de planification concilie les positions majoritairement émises par les acteurs du développement social, économique et communautaire et traduites en plusieurs concepts d'aménagement.

Afin de parfaire cet exercice de planification, nous avons besoin de votre aide en tant que citoyennes et citoyens qui avez choisi Lévis comme milieu de vie. Nous espérons que vous serez nombreux et nombreuses à participer aux soirées d'information et de consultation prévues dans chacun des arrondissements de la Ville. Mais déjà, grâce au site Internet, vous pouvez consulter tous les documents du SAD et formuler en ligne vos commentaires. Ceux-ci, au terme de la consultation, seront attentivement étudiés avant l'adoption de la version finale, par le conseil municipal, prévue en juin 2007.

Merci de votre participation citoyenne.

La mairesse de Lévis

Danielle Roy Marinelli

La consultation publique et le suivi

Le « second projet » du Schéma d'aménagement et de développement de Lévis (SAD) a été adopté par le conseil de la Ville le 5 février dernier (résolution 2007-01-07). Ce document de planification sera présenté à la population lévisienne au cours de quatre séances d'information et de consultation qui se tiendront selon l'horaire suivant:

- Le mercredi 18 avril 2007 à 19 h, au Juvénat Notre-Dame du Saint-Laurent, 30 rue du Juvénat, quartier Saint-Romuald
- Le lundi 23 avril 2007 à 19 h 30, à la Salle du conseil de l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Est, 959 rue de l'Hôtel-de-ville, quartier Saint-Jean-Chrysostome
- Le mardi 24 avril 2007 à 19 h 30, à la salle du conseil de l'arrondissement de Desjardins, 795 boulevard Alphonse-Desjardins, quartier Lévis
- Le jeudi 26 avril 2007 à 19 h 30, à la salle du conseil d'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest, 1240, chemin Filteau, quartier Saint-Nicolas

Sommaire

Les grandes affectations du territoire	B-2
La carte des grandes affectations du territoire	B-4
La planification des transports	B-6
Les territoires d'intérêt	B-7
Les contraintes naturelles et anthropiques	B-8
Échéancier critique	B-8
Le document complémentaire	B-8

Ces assemblées d'information et de consultation seront présidées par la mairesse de Lévis sous la responsabilité de la Commission consultative d'aménagement et d'urbanisme de la Ville. Le projet de Schéma d'aménagement et de développement de Lévis, incluant le document complémentaire, les annexes et les cartes, est disponible à l'adresse suivante: PlanificationLevis.ca/sad. Des mécanismes sont prévus dans ce site afin de permettre à la population d'inscrire « en ligne » ses commentaires sur le contenu du SAD de Lévis. Le SAD est également disponible au Service du greffe à l'hôtel de Ville de Lévis, dans les bureaux d'arrondissement et dans les onze bibliothèques de la Ville.

À la suite de la consultation publique, la Commission consultative d'aménagement et d'urbanisme traitera tous les commentaires et formulera ses recommandations au conseil de la Ville. La version finale du SAD de Lévis sera adoptée le 11 juin 2007 et transmise au gouvernement du Québec pour approbation.

Les orientations d'aménagement (art. 5 à 21)

Ces orientations traduisent la volonté politique d'aménagement et de développement et résultent d'exercices de concertation auxquels ont été étroitement associés les acteurs du développement socioéconomique de Lévis. Ces orientations, énoncées en seize grands thèmes,

viennent enfin baliser l'aménagement et le développement du territoire de Lévis.

La répartition de la croissance urbaine

Privilégier la consolidation des secteurs urbains existants; favoriser la revitalisation et le redéveloppement des secteurs centraux et anciens de la ville; au besoin, orienter l'expansion urbaine dans les parties du territoire pouvant accueillir cette croissance de la façon la plus avantageuse pour la Ville sur les plans économique, social et dans le respect des principes du développement durable.

Les réalités métropolitaines et régionales

Tenir compte de la croissance démographique anticipée pour l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et de la région Chaudière-Appalaches de même que des réalités sociales associées à cette croissance: vieillissement de la population, fragmentation des ménages, bilan migratoire, taux d'accroissement naturel, etc.

S'assurer d'une complémentarité et d'une synergie du développement avec la Communauté métropolitaine de Québec et la région Chaudière-Appalaches.

Les équipements collectifs et les besoins de la population

Maintenir, améliorer et diversifier les équipements collectifs afin de répondre aux besoins évolutifs de la population et s'assurer de maximiser les retombées de ces équipements pour l'ensemble de la collectivité.



La famille

Les conditions de l'habitat

Améliorer les conditions de l'habitat et s'adapter au contexte socioéconomique et au vieillissement de la population.

Développer et stimuler la vie de quartier, notamment dans les secteurs centraux en y diversifiant l'offre résidentielle et en prévoyant une mixité des fonctions lorsque cela est opportun, favorisant ainsi la meilleure utilisation des équipements publics.

Amélioration du cadre bâti, des espaces publics et des éléments naturels en milieu urbain

Protéger, réhabiliter et mettre en valeur le cadre bâti, les espaces publics et les éléments naturels en milieu urbanisé; inventorier, protéger et

mettre en valeur les espaces publics ou procéder à des acquisitions permettant la création de nouveaux espaces publics qui deviennent des lieux identitaires forts des différents quartiers de Lévis.

La santé, la sécurité, le bien-être public et la protection de l'environnement

Prévoir des concepts d'aménagement et de développement qui contribuent à la santé, à la sécurité et au bien-être public et à la protection de l'environnement; prévoir une meilleure harmonisation des usages; contrôler les nuisances et les risques et réduire la pollution visuelle et lumineuse.



Un dynamisme d'affaires bien présent

Optimiser les retombées des implantations industrielles et commerciales

Planifier les espaces industriels et commerciaux afin d'améliorer les secteurs urbanisés, d'optimiser les retombées des investissements publics et privés et de favoriser l'intégration de ces espaces dans le milieu.

Les équipements et les infrastructures à caractère public

S'assurer que les équipements et infrastructures existants et projetés s'arriment aux orientations d'aménagement et de développement et respectent les principes du développement durable.

Le développement et la pérennité des activités agricoles

Planifier l'aménagement et le développement du territoire agricole en accordant la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole, dans le respect des particularités du milieu et en privilégiant une démarche consensuelle avec les acteurs concernés, de manière à favoriser dans une perspective de développement durable, le développement de ce secteur économique important pour la Ville.

La forêt privée

Assurer la pérennité et la mise en valeur des ressources forestières privées et contribuer au maintien de la biodiversité du territoire lévisien.

Les ressources énergétiques

Privilégier la mise en valeur et l'utilisation efficace et rentable des ressources énergétiques; en maximiser les retombées économiques.

La biodiversité

Assurer à la fois la protection du patrimoine naturel et le maintien des espèces fauniques et floristiques et de leurs habitats.

Les grands parcs urbains

Assurer la mise en place de grands parcs urbains afin de protéger et de mettre en valeur les milieux naturels caractéristiques de Lévis et de satisfaire aux besoins de la population locale en espaces de conservation, d'interprétation et récréotouristiques.

Le tourisme

Favoriser le développement de produits touristiques qui soient également accessibles à l'ensemble de la population et contribuent à améliorer sa qualité de vie. Consolider Lévis à titre de destination touristique en misant sur ses potentiels distinctifs (nature, culture et patrimoine) et ainsi favoriser son rayonnement.

Le transport

Concevoir l'aménagement du territoire de manière à préserver et à améliorer les infrastructures de transport existantes et à maintenir un service adéquat aux usagers (sécurité et fluidité) afin de soutenir le développement; favoriser le transport en commun et adapté ainsi que les autres modes de transport alternatifs au transport automobile individuel.

La culture et les éléments identitaires

Intégrer la culture au quotidien des Lévisiennes et des Lévisiens et reconnaître, conserver, enrichir, mettre en valeur, transmettre et promouvoir l'ensemble de nos patrimoines; intégrer ces éléments identitaires forts dans le développement d'activités contribuant à affirmer le sentiment d'appartenance de la population.



Village en arts

Les grandes affectations du territoire (art. 22 à 31)

Une planification revisitée des ex-MRC et des ex-municipalités locales

Le concept d'organisation spatiale du territoire de Lévis repose sur la reconnaissance de pôles d'activités déjà structurés, celui de la « tête des ponts » et celui du secteur de la route du Président-Kennedy – Cégep (Desjardins), sur le Corridor industriel et technologique de Lévis (CITEL), sur les axes routiers majeurs existants et projetés afin de relier les quartiers de la Ville, sur les grands parcs urbains, sur les fonctions de

centralité en place, sur les orientations visant la consolidation de la trame urbaine existante et sur la reconnaissance du territoire agricole.

Ce concept d'organisation spatiale respecte les orientations et les lignes directrices d'aménagement et de développement et représente ainsi notre futur souhaitable.



Interface ville-campagne: un atout...

Les grandes affectations du territoire sont au nombre de quatorze. Chaque grande affectation du territoire permet d'attribuer une utilisation, une fonction ou une vocation à une partie du territoire de Lévis. Ces grandes affectations du territoire répondent aux besoins de la collectivité, notamment en matière d'espaces résidentiels, de commerces et de services de proximité ou régionaux, d'industries, de parcs, de conservation, agricoles, etc. Elles permettent également d'agencer les usages et de mettre en œuvre les grandes orientations d'aménagement et de développement.

La **carte 1**, que l'on retrouve dans les pages centrales du présent cahier, indique les grandes affectations du territoire pour les différentes parties de celui-ci.

L'affectation ressources et l'affectation élevages contraignants

L'affectation ressources et l'affectation élevages contraignants représentent 31 250 hectares, soit 70,4 % du territoire lévisien. La qualité des sols permet d'y maintenir et de développer une agriculture riche, diversifiée et prospère, tant pour les productions animales que pour les grandes cultures et l'horticulture. La présence de cette activité agricole dynamique et diversifiée contribue à plusieurs endroits à la beauté du paysage. L'étalement urbain et la spéculation qu'elle entraîne peuvent créer certaines contraintes aux exploitations agricoles et nuisent à la relève agricole. Les difficultés de cohabitation en milieu agricole résultent trop souvent de la présence d'usages « urbains ».

L'affectation industrielle et l'affectation parc technologique

La Ville de Lévis a réalisé, en septembre 2004, le « Plan directeur des parcs industriels et des espaces technologiques ». Ce document représente un outil de référence interne à la Ville. Cette étude réalisée à la suite d'un diagnostic complet de la situation révèle que Lévis regroupe plus de 460 entreprises manufacturières qui génèrent plus de 7 000 emplois. Les quinze parcs ou zones industrielles couvrent une superficie d'environ 2 570 hectares, dont environ 1 120 hectares (44 %) sont vacants. Ces terrains disponibles sont en grande partie de propriété privée et

comportent souvent plusieurs contraintes: peu sont viabilisés, capacités portantes faibles, topographie difficile, proximité des zones résidentielles, peu de desserte en transport en commun, etc. Dans les faits, seulement 110 hectares présentent des potentiels élevés de développement, 430 hectares peuvent être développés malgré certaines contraintes; la superficie résiduelle comporte de très fortes limitations.

L'affectation récréation

L'affectation récréation couvre les parties du territoire destinées aux grands espaces récréatifs, publics ou privés, consacrés principalement à l'activité physique, au loisir et au plein air. Sont voués à cette affectation les principaux parcs et espaces verts du territoire, soit: les golfs, les marinas, l'ensemble constitué du Fort-Numéro-Un de la Pointe-de-Lévy, du Mémorial des Anciens Combattants et du Centre de plein air de Lévis, le ciné-parc de Saint-Nicolas, la vallée du ruisseau Cantin occupée par les sentiers de ski de fond Les Grandes Prairies dans le secteur Saint-Romuald.

L'affectation récréoécologique

Depuis quelques années, la Ville travaille à la mise en place d'un réseau de « grands parcs urbains ». La réalisation de ce réseau permettra de concilier le développement des fonctions urbaines avec la conservation et la mise en valeur des éléments naturels les plus distinctifs de Lévis. Dans un premier temps, la Ville a consacré des efforts importants afin de s'assurer la réserve des superficies requises à la mise en place de ce vaste réseau de « grands parcs urbains ».

Les grands parcs urbains veulent répondre aux besoins et aux attentes de la population lévisienne en matière de récréation, de culture, de contact avec la nature et de conservation du patrimoine écologique de Lévis. Ce réseau permettra d'améliorer la qualité de vie des citoyennes et des citoyens de tous les âges et de toutes conditions. Par la suite, ces lieux privilégiés seront graduellement fréquentés par les touristes et excursionnistes qui choisissent Lévis comme destination ou étape de leur voyage, contribuant ainsi à l'essor économique et à la renommée de la Ville.

Les grands parcs urbains auront tous une vocation propre. Certains seront davantage orientés vers la conservation, telle la Grande plée Bleue, d'autres auront une vocation récréative et touristique dominante, tel le Parcours des Anses.

De plus, la Ville de Lévis est située à la confluence de plusieurs axes cyclables majeurs, dont deux « route Verte »: l'axe est-ouest reliant l'Outaouais à la Gaspésie et l'axe nord-sud reliant Rivière-à-Pierre à la Beauce. Également, la Ville travaille à la reconnaissance, comme route Verte, de l'axe de la route Marie-Victorin de Lévis à la région du Suroît, ainsi qu'au raccordement du Parcours des Anses au futur parc linéaire Monk qui reliera Saint-Anselme à Pôhénégamook.

La gestion de fonction résidentielle et les affectations axe de consolidation urbaine, aire de consolidation urbaine, aire d'expansion conditionnelle et expansion à très long terme

La vision du développement de la Ville doit être respectueuse de la qualité de vie de la population, du dynamisme de nos organismes et de nos entreprises. Pour une ville comme Lévis, la gestion de la fonction résidentielle devient un enjeu majeur, puisque plusieurs secteurs de la ville ont connu des taux de croissance phénoménaux au cours des dernières années, et qu'ainsi, plusieurs développements résidentiels sont en cours sur le territoire. Le secteur résidentiel affiche depuis quelques années un dynamisme exceptionnel soutenu par des taux d'intérêt historiquement bas et une conjoncture économique généralement favorable.

Par ailleurs, plusieurs indicateurs prévoient un ralentissement de cette croissance au cours des prochaines années, et surtout une transformation majeure pour ce qui est de la demande en types de logement. En effet, comme toutes les autres villes du Québec, du Canada et de l'Organisation de coopération et de développement économique (l'OCDE), Lévis n'échappera pas au phénomène du vieillissement de sa population. Ces bouleversements démographiques commandent aux élus d'être visionnaires et proactifs et d'en prévoir immédiatement les effets en matière de logements. Lévis a la chance d'espérer encore une croissance de sa population pour les prochaines années. Certes, cette croissance sera beaucoup plus faible que par les années passées. Ainsi, il devient primordial d'adopter une attitude responsable dans ce domaine et de gérer aujourd'hui ces transformations que nous anticipons afin de diriger cette croissance dans les secteurs permettant la consolidation de nos quartiers, tout en permettant l'utilisation rationnelle de nos équipements et infrastructures.



L'habitation au coeur de la ville...

L'affectation pôle structurant

L'affectation pôle structurant couvre les parties du périmètre d'urbanisation de la Ville de Lévis destinées aux activités commerciales et de services d'envergure régionale ou suprarégionale.

Le pôle structurant Desjardins couvre une partie de territoire stratégique située entre l'autoroute Jean-Lesage et le boulevard de la Rive-Sud ainsi que le secteur du Cégep Lévis-Lauzon. Cette partie regroupe déjà des activités commerciales et administratives majeures tels le centre commercial Les Galeries Chagnon, le Mouvement Desjardins ainsi que de nombreux établissements commerciaux dont certains qualifiés de « grandes surfaces ». Le



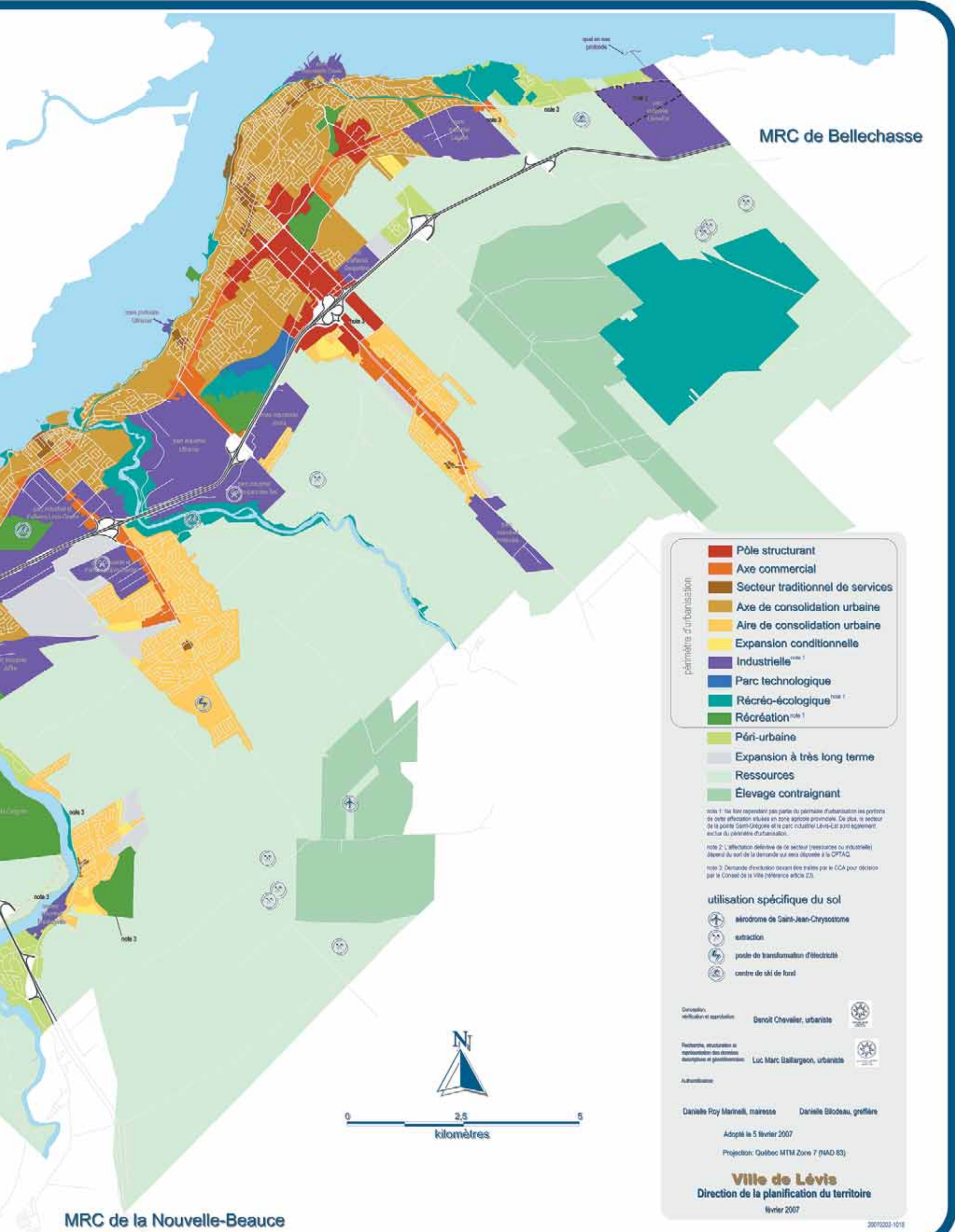
VILLE DE
LÉVIS

Schéma d'aménagement et de développement

Version « Second projet » adoptée le 5 février 2007

Carte1 Les grande affectations du territoire





MRC de Bellechasse

- périphérie d'urbanisation**
- Pôle structurant
 - Axe commercial
 - Secteur traditionnel de services
 - Axe de consolidation urbaine
 - Aire de consolidation urbaine
 - Expansion conditionnelle
 - Industrielle ^{note 1}
 - Parc technologique
 - Récréo-écologique ^{note 1}
 - Récréation ^{note 1}
 - Péri-urbaine
 - Expansion à très long terme
 - Ressources
 - Élevage contraignant

note 1 : Ne font cependant pas partie du périmètre d'urbanisation les portions de cette affectation situées en zone agricole provinciale. De plus, le secteur de la pointe Saint-Grégoire et le parc industriel Lévis-Est sont également exclus du périmètre d'urbanisation.

note 2 : L'affectation définitive de ce secteur (ressources ou industrielle) dépend du sort de la demande sur avis déposé à la CPTAQ.

note 3 : Demande d'exclusion devant être traitée par le CCA pour décision par le Conseil de la Ville (réfrence article 23).

utilisation spécifique du sol

- aéroport de Saint-Jean-Chrysostome
- extraction
- poste de transformation d'électricité
- centre de ski de fond

Conception, réalisation et approbation: **Denoit Chevalier, urbaniste**

Recherche, structuration et approubation des données, description et généralisation: **Luc Marc Ballargeon, urbaniste**

Autorisation:

Danièle Roy Marinelli, mairesse **Danièle Blodreau, greffière**

Adopté le 5 février 2007

Projection: Québec MTM Zone 7 (NAD 83)

Ville de Lévis
 Direction de la planification du territoire
 février 2007

20070202-1018

MRC de la Nouvelle-Beauce

développement de ce pôle doit continuer de reposer sur l'implantation de commerces et de services diversifiés et d'envergure pouvant desservir une vaste clientèle. Au pourtour du futur Centre des congrès et de l'Université du Québec à Rimouski, campus de Lévis, des fonctions commerciales et de services diversifiés s'établiront; des fonctions résidentielles s'intégreront aussi à ce développement afin d'y favoriser un milieu de vie dynamique. Le pôle de la tête des ponts regroupe des parties de territoire stratégiques réparties de part et d'autre de la rivière



La tête des ponts : un carrefour stratégique

Chaudière. Ces parties offrent une très bonne visibilité, bénéficient d'une excellente accessibilité et possèdent leur élément identitaire majeur : le parc des Chutes-de-la-Chaudière. La convergence des autoroutes Jean-Lesage et Robert-Cliche et des routes 116, 175, 132 et 171 consacre ce carrefour stratégique et permet aux commerces d'y intercepter la clientèle de Chaudière-Appalaches et de réduire les fuites commerciales vers la Rive-Nord. De plus, ce secteur est propice à l'implantation de services gouvernementaux bénéficiant de la proximité de la capitale nationale et à un point de convergence majeur des grands axes de développement de la région Chaudière-Appalaches.

L'affectation axe commercial

L'affectation axe commercial couvre les parties du périmètre d'urbanisation principalement destinées aux activités commerciales et de services d'envergure locale ou régionale.

Le développement accéléré des abords des routes faisant partie de cette affectation dans les décennies antérieures fait en sorte que certains tronçons présentent des problèmes de cohabitation d'usages (résidentiels, commerciaux et industriels) ainsi que de sécurité routière. Pour la Ville, il est souvent difficile et coûteux de corriger ces problèmes.

Le développement et l'aménagement des abords de ces routes doivent donc faire l'objet d'une planification afin d'en préserver le potentiel pour l'implantation de commerces et de services d'envergure locale et régionale et d'en assurer la fonctionnalité et la sécurité.

L'affectation secteur traditionnel de services

L'affectation secteur traditionnel de services couvre les parties du périmètre d'urbanisation destinées à la revalorisation : les secteurs de la traverse, des rues commerciales du Vieux-Lévis, du Vieux-Saint-Romuald, du Vieux-

Charny, les secteurs du village de Saint-Nicolas, du Vieux Saint-Rédempteur, du Vieux Saint-David, du Vieux Lauzon et du Vieux Saint-Jean-Chrysostome. Trois organismes de développement économique sont actifs dans la revitalisation des anciens quartiers, notamment le Vieux-Lévis, Saint-Romuald, le village historique de Saint-Nicolas et un organisme est en formation pour le secteur Charny. La Ville de Lévis appuie ces organismes par sa politique de soutien aux organismes locaux de revitalisation et a institué, à cet effet, une table de concertation réunissant les principaux acteurs locaux dans ce secteur d'activités. Récemment, ces organismes se sont regroupés afin d'évaluer les fuites commerciales de leurs territoires d'intervention respectifs et d'identifier les commerces et services qui pourraient maintenir le dynamisme de ces secteurs de même que les actions à prendre pour y parvenir. L'objectif de ce projet est de recenser les commerces de chacun des secteurs, soit l'offre actuellement disponible, et de quantifier la demande non comblée localement en fonction des dépenses des ménages. Cette évaluation permettra d'identifier les types de commerces qui pourront contribuer au dynamisme des noyaux historiques et des principales artères commerciales et principaux quartiers de Lévis.

L'affectation périurbaine

L'affectation périurbaine couvre les parties du territoire où se retrouvent des résidences permanentes ou saisonnières à l'extérieur de la zone agricole et du périmètre urbain. Le développement de ces parties de territoire aux fins proprement urbaines n'est pas planifié à moyen ou à long terme.

La planification des transports (art. 33 à 39)

Le schéma d'aménagement et de développement doit décrire et planifier l'organisation du transport terrestre. À cette fin, il doit indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent ainsi que l'endroit où ils sont situés. Il doit, de plus, compte tenu du caractère adéquat ou non des infrastructures et des équipements de la demande prévisible en matière de transport et de la part anticipée du transport devant être assurée par les divers modes, indiquer les principales améliorations devant être apportées aux infrastructures et aux équipements et la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre importants dont la mise en place est projetée ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés.

Les intentions d'aménagement et de développement liées à la planification des transports

Les intentions d'aménagement et de développement suivantes structurent la planification des transports à Lévis :

- 1° dresser un diagnostic des réseaux de transport en place et mettre en place un monitoring afin d'être en mesure d'évaluer en continu l'évolution de ces réseaux de transport;
- 2° proposer des améliorations à ces réseaux de transport afin de répondre aux besoins de la population et de soutenir le développement de la Ville en privilégiant des mesures opérationnelles (feux de circu-

lation, signalisation, corrections géométriques). Dans certains cas, proposer des ajouts aux réseaux de transport lorsque ces ajouts permettent d'atteindre les autres objectifs d'aménagement et de développement de la Ville;

- 3° éviter de déplacer les problèmes actuels et anticipés de fonctionnalité vers d'autres secteurs de la Ville;
- 4° accorder la priorité aux projets de développement du réseau routier qui permettent de favoriser les échanges entre les différents secteurs de la Ville sans accentuer notre dépendance par rapport à l'autoroute;
- 5° s'assurer que le développement des fonctions urbaines considère la sécurité et la fonctionnalité des réseaux de transport;
- 6° accorder la priorité à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures de transport situés à l'intérieur du tissu urbain existant plutôt que de favoriser l'ouverture de nouvelles voies de pénétration en territoire non urbanisé;
- 7° concevoir des aménagements urbains qui contribuent à réduire les déplacements avec l'automobile (espace urbain polyvalent et multifonctionnel) et qui encouragent l'utilisation du transport en commun, du covoiturage, de la bicyclette et de la marche (trottoir, voies cyclables, voie réservée, abribus, mobilier urbain, etc.);
- 8° à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, prévoir des normes d'aménagement des terrains (entrées charretières) qui assurent le maintien de la sécurité et de la fonctionnalité de la route;
- 9° déterminer et mettre en place dans le pôle de la tête des ponts un centre de transfert pour le transport en commun afin d'encourager l'utilisation du transport en commun et d'augmenter l'efficacité des échanges sur le territoire de Lévis, mais également inter-rives.
- 10° reconnaître, à titre de contrainte anthropique, les voies de circulation routière majeures de même que les voies ferroviaires et la gare de triage et contrôler les usages résidentiels et les services à la population à l'intérieur des zones d'inconfort sonore générées par ces contraintes;
- 11° poursuivre le développement du réseau de voies cyclables municipales et régionales favorisant les échanges intersecteurs et permettant aussi l'accès aux différents éléments d'intérêt. Le réseau de voies cyclables doit également prévoir des liens utilitaires offrant un mode de transport alternatif à l'automobile et le développement du réseau piétonnier doit être poursuivi afin de désenclaver les zones résidentielles et de les relier aux principaux centres d'emploi;



Un réseau cyclable en plein développement

Les territoires d'intérêt esthétique et écologique

Les territoires d'intérêt écologique présentent une valeur environnementale qui mérite d'être reconnue en raison de leur fragilité, de leur unicité ou de leur représentativité. Les territoires d'intérêt esthétique et écologique constituent des paysages humanisés ou naturels (en milieu urbain ou rural) dont les éléments ou leur composition présentent des caractéristiques visuelles et identitaires remarquables. La localisation de ces éléments d'intérêt esthétique et écologique apparaît sur la carte 5*. De plus, la description de chacun de ces éléments apparaît sur l'annexe D, regroupés en sept inventaires :



La Grande plée Bleue

- 1) les points ou zones d'intérêt visuel
- 2) les milieux humides
- 3) les boisés
- 4) les falaises bordant le fleuve et les rivières
- 5) les crans rocheux
- 6) les axes routiers identitaires
- 7) les anses du fleuve

En plus de ces sept inventaires, la carte 5* identifie des chutes, plages, ravages et sites avifauniques d'intérêt.

Les contraintes naturelles et anthropiques (art. 45 à 46)

Les contraintes naturelles

Le schéma d'aménagement et de développement doit déterminer toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique ou pour des raisons de protection environnementale.

Les zones de contraintes pour des raisons de sécurité publique déterminées par le schéma concernent les parties de territoire qui peuvent être affectées par divers phénomènes naturels susceptibles de compromettre la sécurité des citoyens et citoyennes ou l'intégrité de leurs biens entraînant ainsi des coûts pour les divers paliers de gouvernement.

Les intentions d'aménagement portant sur les contraintes naturelles :

- identifier les territoires soumis à des contraintes naturelles ;
- régir l'occupation dans les zones de contraintes ;
- assurer la protection des personnes et des biens dans les zones à risques ;

Extrait de la carte 4 sur les plaines inondables



- protéger l'environnement ;
- contribuer aux efforts de conservation de la biodiversité.

Les contraintes naturelles identifiées au schéma d'aménagement et de développement sont les suivantes : les plaines inondables, les zones à risques de mouvement de terrain et les zones d'éboulis connues.

Les contraintes anthropiques

Le schéma doit déterminer les voies de circulation dont la présence dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général.

La principale contrainte associée aux voies de circulation est le bruit. À cet effet, les dispositions de la *Politique sur le bruit routier du MTQ* seront prises en compte à l'exclusion du cadre déjà bâti avant l'entrée en vigueur de la politique. Ainsi, le ministère des Transports du Québec a clairement signifié que les mesures correctrices d'atténuation (ex. : mur antibruit) devront à l'avenir être entièrement assumées par les municipalités. Le contrôle de l'occupation du sol constitue le meilleur moyen de prévenir les impacts économiques et sociaux ainsi que les effets sur la santé d'une exposition inacceptable au bruit de la circulation routière.



La gare de triage Joffre

L'utilisation du sol à proximité de certaines des sources de contraintes anthropiques identifiées sera contrôlée de façon à éviter que des usages sensibles (notamment résidentiels, institutionnels et récréatifs) s'implantent dans des parties de territoire exposées à des nuisances. Les normes imposées aux usages sensibles sont généralement le corollaire de celles que doivent respecter les usages contraignants dans les règlements édictés en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (principe de réciprocité). Les contraintes anthropiques considérées sont : les usines de filtration, les terrains con-

taminés, le réseau routier dont le climat sonore excède 55 décibels, les sites d'enfouissement, l'incinérateur, l'usine d'équarrissage, les dépôts à neige, la cour de triage, la raffinerie, les sites d'extraction, les usines d'épuration des eaux ainsi que les postes de transformation d'électricité. Tous ces éléments sont identifiés sur la carte 7*.

Le document complémentaire

Le schéma d'aménagement doit être accompagné d'un « document complémentaire » qui constitue un recueil de normes générales et minimales qui viennent appuyer les concepts d'aménagement. Ces normes portent notamment sur : les conditions de délivrance d'un permis de construction et de lotissement, la protection des rives, du littoral et des plaines inondables, les risques de mouvement de terrain, les milieux humides, la forêt privée, les établissements de production animale, les contraintes anthropiques et le réseau routier.

Échéancier critique

Mai 2007

Traitement pour recommandation au Conseil de la Ville de tous les commentaires formulés par la population et les partenaires socioéconomiques lors de la période de consultation du SAD de Lévis.

11 juin 2007

Adoption par règlement du Conseil de la Ville de Lévis du Schéma d'aménagement et de développement.

12 octobre 2007

Date limite pour le gouvernement du Québec afin de formuler son avis sur le SAD de Lévis. Si le SAD répond aux exigences gouvernementales, il entrera en vigueur le jour de sa signification sinon des modifications devront être apportées par la Ville de Lévis afin de respecter les orientations gouvernementales.

12 mois suivant l'entrée en vigueur du SAD de Lévis

La Ville de Lévis doit adopter son Plan d'urbanisme révisé.

24 mois suivant l'entrée en vigueur du Plan d'urbanisme révisé

La Ville de Lévis doit adopter ses règlements d'urbanisme révisés ; ce processus de révision réglementaire est déjà amorcé.

*Ces cartes sont disponibles à l'adresse suivante : PlanificationLevis.ca/sad

Photographies : Ville de Lévis
Constance Lamoureux
Jean Désy
Luc Marc Baillargeon