

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE SAINTE-MARIE
Le 13 mars 2023

PREMIER PROJET DU RÈGLEMENT NUMÉRO 1871-2023

Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Marie numéro 1390-2007 afin de le rendre concordant au schéma d'aménagement et de développement révisé, et ce, conformément au règlement numéro 198-04-2005, tel que modifié par le règlement numéro 413-03-2021

CONSIDÉRANT QUE la Ville de Sainte-Marie a adopté le plan d'urbanisme 1390-2007 conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*;

CONSIDÉRANT QUE la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) a, par sa décision numéro 425967, autorisé l'exclusion de la zone agricole d'une superficie approximative de 84,5 hectares aux fins d'agrandir le périmètre d'urbanisation, plus particulièrement, pour permettre de combler un besoin en espace résidentiel pour les 10 à 15 prochaines années, tout en permettant la relocalisation des résidences et d'une partie des activités commerciales, de services et publiques qui étaient auparavant situées dans le centre-ville de Sainte-Marie et qui ont été démolies à la suite de l'inondation du printemps 2019;

CONSIDÉRANT QUE la MRC de La Nouvelle-Beauce a adopté le règlement numéro 413-03-2021 modifiant le règlement numéro 198-04-2005 édictant le schéma d'aménagement et de développement révisé afin d'agrandir les limites du périmètre d'urbanisation de la Ville de Sainte-Marie en contexte de territoire sinistré et de déménagement du centre-ville;

CONSIDÉRANT QUE le règlement numéro 413-03-2021 de la MRC de La Nouvelle-Beauce est entré en vigueur le 24 août 2021;

CONSIDÉRANT l'article 58 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, lequel exige une concordance des plan et règlements d'urbanisme au schéma modifié;

CONSIDÉRANT QU' il y a lieu de modifier le plan d'urbanisme numéro 1390-2007 de la Ville de Sainte-Marie afin de le rendre concordant avec le règlement numéro 198-04-2005, tel que modifié par le règlement numéro 413-03-2021 de la MRC de La Nouvelle-Beauce;

CONSIDÉRANT QU' un avis de motion a été dûment donné lors de la séance ordinaire du 13 mars 2023;

EN CONSÉQUENCE,

Le conseil municipal de la Ville de Sainte-Marie modifie le règlement numéro 1390-2007 et ses amendements concernant le plan d'urbanisme, et ce, afin d'assurer sa concordance avec le règlement numéro 198-04-2005 de la MRC de La Nouvelle-Beauce, tel que modifié par le règlement numéro 413-03-2021 en décrétant ce qui suit :

- ARTICLE 1** Le présent projet de règlement est intitulé « Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Marie numéro 1390-2007 afin de le rendre concordant au schéma d'aménagement et de développement révisé, et ce, conformément au règlement numéro 198-04-2005, tel que modifié par le règlement numéro 413-03-2021 ».
- ARTICLE 2** Une nouvelle section intitulée « Démographie » est ajoutée après la section intitulée « Contenu et contexte légal », le tout tel que présenté à l'annexe A du présent règlement.
- ARTICLE 3** La section intitulée « Le concept d'aménagement » est abrogée et remplacée par l'annexe B du présent règlement.
- ARTICLE 4** La section intitulée « Thème 1 : Le développement régional » est abrogée et remplacée par l'annexe C du présent règlement.
- ARTICLE 5** Le 1^{er} alinéa de la section intitulée « Thème 2 : Le milieu rural » est remplacé par ce qui suit :
- Le territoire rural municipal correspond à toute la superficie de la zone agricole protégée au niveau provincial, soit l'ensemble de l'espace situé à l'extérieur du périmètre urbain. Ces 9 822 hectares correspondent à 90 % de la superficie municipale totale. À elle seule, la superficie des fermes occupe près de 70 % de la superficie du territoire rural municipal.*
- ARTICLE 6** L'introduction et la partie traitant du centre-ville de la section intitulée « Thème 3 : Le milieu urbain » sont abrogées et remplacées par l'annexe D du présent règlement.
- ARTICLE 7** La dernière phrase du 3^e alinéa ainsi que le 4^e alinéa de l'orientation 11 « Assurer l'harmonisation du développement de la fonction résidentielle à l'intérieur du milieu urbain » de la section intitulée « Thème 3 : Le milieu urbain » sont abrogés.
- ARTICLE 8** La dernière phrase du 4^e alinéa de l'orientation 12 « Assurer l'intégration du bâti résidentiel au milieu environnant » de la section intitulée « Thème 3 : Le milieu urbain » est abrogée.
- ARTICLE 9** L'orientation 19 intitulée « Poursuivre la revitalisation amorcée sur la rue Notre-Dame » de la section intitulée « Thème 3 : Le milieu urbain » est abrogée.
- ARTICLE 10** Le 1^{er} alinéa de l'orientation 20 intitulée « Consolider la vocation commerciale de la route Chassé et du secteur adjacent à la route du Président-Kennedy » de la section intitulée « Thème 3 : Le milieu urbain » est abrogé.
- ARTICLE 11** L'orientation 21 intitulée « Intégrer la vocation régionale de la route Saint-Martin au développement urbain local » de la section intitulée « Thème 3 : Le milieu urbain » est abrogée.

ARTICLE 12 L'avant-dernier alinéa de l'orientation 26 intitulée « Restreindre les activités en zone inondable sur l'ensemble du territoire municipal » de la section intitulée « Thème 4 : L'environnement et la qualité du milieu de vie » est abrogé.

ARTICLE 13 Le 4^e alinéa de l'orientation 30 intitulée « Répondre à l'évolution constante des besoins de la population en matière de loisirs et d'équipements communautaires » de la section intitulée « Thème 6 : Les loisirs et la vie communautaire » est abrogé.

ARTICLE 14 Le 2^e alinéa de l'orientation 31 intitulée « Maintenir un réseau routier de qualité donnant accès à l'ensemble du territoire » de la section intitulée « Thème 7 : Les infrastructures municipales » est abrogé et remplacé par ce qui suit :

Des aménagements sont rendus nécessaires, toujours avec l'objectif d'assurer la sécurité des utilisateurs, pour favoriser la cohabitation des piétons et des cyclistes avec les véhicules automobiles qui circulent sur le territoire municipal autant au centre-ville, sur les artères commerciales qu'à l'intérieur des développements résidentiels. De nombreux secteurs ont un besoin criant de trottoirs. Le nouveau centre-ville et son accessibilité viennent en tête de liste des priorités du Conseil en raison de la présence de nombreux commerces, d'institutions et de la mixité d'usages souhaitée pour le secteur. L'accès aux secteurs de développement résidentiel et l'aménagement des principales voies de circulation sont les autres secteurs ciblés où des aménagements seront requis. Le Conseil s'engage à bonifier son plan directeur des rues en prévoyant l'aménagement de trottoirs et de voies cyclables dès la conception d'une rue et à établir des priorités d'action pour l'aménagement de rues partagées, de pistes cyclables et de trottoirs dans les secteurs construits.

ARTICLE 15 L'orientation 34 intitulée « Configurer le boulevard Lamontagne comme véritable artère urbaine » de la section intitulée « Thème 7 : Les infrastructures municipales » est abrogée.

ARTICLE 16 Un nouveau thème intitulé « Thème 8 : Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport » est ajouté après l'orientation 35 intitulée « Optimiser l'utilisation des infrastructures municipales » de la section intitulée « Thème 7 : Les infrastructures municipales », le tout tel que présenté à l'annexe E du présent règlement.

ARTICLE 17 Le tableau 2 intitulé « Les grandes orientations et les densités de leur occupation à l'intérieur du milieu urbain » est remplacé par le tableau suivant :

Affectation du milieu urbain	Superficie des affectations (hectares)	Proportion de la superficie du milieu urbain (%)	Densité d'occupation
Centre-ville	152,1	14,2%	20 à 50 log./hectare
Agricole avec restrictions	3,8	0,4%	---
Commerciale	40,5	3,8%	---
Mixte	107,7	10,1%	30 à 50 log./hectare
Résidentielle faible densité	413,5	38,6%	20 log./hectare
Résidentielle moyenne densité	57,7	5,4%	30 log./hectare
Résidentielle forte densité	10,6	1,0%	50 log./hectare
Industrielle	167,3	15,6%	---
Publique	63,6	5,9%	---
Parc	13,0	1,2%	---
Récréative	45,2	4,2%	---
Conservation	8,7	0,8%	---
Total	1 084	100	

ARTICLE 18 L'affectation « centre-ville » de la partie « Le milieu urbain » de la section intitulée « Les grandes affectations du sol et les densités de leur occupation » est ajoutée et les affectations « commerciale », « résidentielle moyenne densité » et « résidentielle forte densité » sont modifiées, le tout tel que présenté à l'annexe F du présent règlement.

ARTICLE 19 Les cartes 4 « Les grandes affectations du sol du milieu rural » et 5 « Les grandes affectations du sol du milieu urbain et le tracé projeté des principales voies de circulation » sont remplacées par les cartes présentées à l'annexe G du présent règlement.

ARTICLE 20 La section intitulée « Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport » est abrogée.

ARTICLE 21 Le tableau 3 intitulé « Tableaux-synthèses des grandes orientations d'aménagement du territoire » est remplacé par le tableau présenté à l'annexe H du présent règlement.

ARTICLE 22 Le présent règlement entrera en vigueur conformément à la Loi.

M^e Hélène Gagné, OMA
Greffière.

Gaétan Vachon,
Maire.

ANNEXE A

DÉMOGRAPHIE

La Ville de Sainte-Marie représente l'agglomération urbaine d'importance de la MRC de La Nouvelle-Beauce. Avec 13 565 habitants en 2016¹, son poids démographique représente 37 % de la population de la Nouvelle-Beauce. Sa position centrale en Chaudière-Appalaches et sa grande facilité d'accès ont contribué au rayonnement de son territoire et on fait d'elle un pôle de services d'envergure régional.

Les projections de population des municipalités de la MRC de La Nouvelle-Beauce pour la période 2020-2041² suggèrent des perspectives démographiques positives pour la MRC et négatives pour Sainte-Marie. Scott, Saint Bernard et Saint-Elzéar font l'objet des perspectives de croissance les plus favorables. Il est probable que les inondations de 2017 et 2019, jumelées au programme financier gouvernemental incitant à la démolition des bâtiments sinistrés de Sainte-Marie, contribuent à expliquer ces projections favorables pour les municipalités et paroisses à proximité de Sainte-Marie ainsi que les projections négatives de Sainte-Marie. Ces projections ne prennent toutefois pas en compte le potentiel de développement amené par l'extension récente du périmètre urbain de Sainte-Marie et le possible aspect temporaire des mouvements locaux de population causés par les inondations de 2017 et 2019 jumelés à la pénurie de logements qui sont présents sur le territoire de Sainte-Marie actuellement.

Depuis quelques décennies, la structure des familles a subi de profondes transformations. La moyenne d'enfants par famille a chuté. Cette diminution a été causée par l'augmentation des familles sans enfants, par la baisse des familles composées de trois (3) enfants et plus, et par l'augmentation constante du nombre de familles monoparentales occupant le territoire mariverain.

L'évolution du nombre de personnes retraitées ou en perte d'autonomie ainsi que la modification de la structure des ménages et des familles devront être prises en considération dans les réflexions et les actions à mettre en œuvre en matière de planification de l'aménagement du territoire.

D'autres tendances lourdes sont à signaler : l'ouverture des marchés mondiaux, de même que la mobilité croissante des travailleurs, des marchandises et des entreprises nous interpellent tant au niveau local que régional. Cette démarche de planification s'inscrit donc dans une analyse tenant compte des particularités physiques du territoire, de son histoire sociale et du développement anticipé.

¹ Statistique Canada, recensement 2016

² Institut de la Statistique du Québec, Projection de la population des municipalités de 500 habitants et plus, scénario de référence 2021

ANNEXE B

LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'aménagement expose la dynamique souhaitée de l'organisation spatiale du territoire municipal. Il démontre les différents secteurs nécessitant une intervention ou une consolidation. Il traduit également les orientations mises de l'avant dans les sections suivantes. Le développement d'une communauté est grandement influencé par sa localisation géographique, sa proximité des réseaux de communication et l'accessibilité qu'il procure aux marchés économiques. Les politiques municipales en matière d'aménagement sont tributaires de ce concept mis en perspective avec les différentes données socio-économiques et démographiques du territoire.

La Ville de Sainte-Marie est traversée par la rivière Chaudière dont la vallée découpe le territoire en deux (2), soit au tiers pour la partie ouest et aux deux tiers du côté est. La *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA)* retient 90 % (9 822 hectares) du territoire municipal à titre de zone agricole permanente.

LE MILIEU RURAL

L'importance de l'activité agricole, axée sur l'élevage à Sainte-Marie et plus particulièrement dans la région, a influencé le développement économique local. Le milieu rural constitue un milieu de vie, bien que son occupation soit étroitement liée au développement de l'agriculture. Ce milieu de vie est réparti majoritairement à l'extérieur du périmètre urbain. Le plan d'urbanisme y prévoit une utilisation prioritaire par l'activité agricole dans des conditions de développement durable. Des nuances moduleront l'effort de protection du territoire agricole selon les dynamiques rencontrées sur le terrain et la qualité des sols.

Ainsi, on retrouve, sur la rive ouest, l'activité agricole la plus dynamique du territoire rural municipal principalement axée vers la production laitière. L'affectation agricole donnée à ce secteur n'autorisera que l'activité agricole, sauf exception. À l'est, la présence du noyau urbain et de l'autoroute 73 a contribué à déstructurer l'activité en place. Pour ce secteur, le plan prévoit une consolidation des activités non agricoles déjà présentes et une limitation des activités reliées à l'agriculture. Au sud-est du territoire municipal, le couvert forestier constitue un espace où la diversification des utilisations du sol n'entraîne aucun impact sur l'activité agricole.

LE MILIEU URBAIN

Construite il y a plus de 260 ans sur les rives de la rivière Chaudière, la Ville de Sainte-Marie a vu la construction résidentielle se déplacer lentement vers les pentes escarpées (13 %) du versant est de la vallée. Désormais, le développement se poursuit sur son sommet relativement plat. Ce secteur offre une situation géographique exceptionnelle pour la vue panoramique qu'il offre sur la vallée de la rivière Chaudière. Le développement résidentiel et industriel s'est dirigé aux extrémités nord, sud et est du milieu urbain ce qui a contribué à déplacer le centre géographique des activités humaines à l'intérieur du territoire. Le développement de l'espace urbanisé, l'accroissement de la population, les responsabilités municipales et les services amènent de nouveaux besoins. Parallèlement, le concept introduit la notion de

ANNEXE B

revitalisation et de réaménagement de l'espace urbanisé existant tout en poursuivant la planification rationnelle dans la gestion des secteurs en développement.

Le nouveau centre-ville

D'importantes inondations printanières historiques et quasi consécutives ont eu lieu au Québec et dans la vallée de la Chaudière en 2017 et 2019. En juillet 2019, le gouvernement du Québec a pris un décret concernant la déclaration d'une zone d'intervention spéciale créant ainsi un moratoire sur les nouvelles constructions et sur les reconstructions. Un programme d'aide financière et d'indemnisation après sinistre pour relocaliser les propriétaires et les locataires a été mis sur pied. Ces décisions ont créé une onde de choc à Sainte-Marie.

Ce sont plus de 600 logements et 65 locaux commerciaux qui ont été démolis dans le cœur historique de la ville, situé en zone inondable à proximité de l'église Sainte-Marie et de la rue Notre-Dame. Ce cœur de ville a donc été modifié de façon significative et se cherche aujourd'hui une nouvelle vocation.

Par le fait même, la Ville de Sainte-Marie a dû repenser son futur centre-ville, cette fois-ci en dehors de la zone inondable. Sa localisation s'est arrêtée autour du cœur institutionnel existant situé sur la route Saint-Martin. La consolidation de ce secteur de 152,1 hectares, soit 14,2 % du milieu urbain, mise sur la compacité des bâtiments, la mixité des usages, une vision de design urbain améliorant la place du piéton et du cycliste dans l'espace public et la résilience environnementale et sociale du secteur.

La fonction résidentielle

La fonction résidentielle a connu une progression continue au cours des dernières années. La diversification du cadre bâti et la croissance constante des mises en chantier reflètent particulièrement bien le pouvoir d'attraction de Sainte-Marie. Cette progression est également influencée par l'évolution de la structure des ménages. Le territoire accueille une variété de clientèles en répondant à leurs besoins en services et en regroupant de nombreux employeurs. L'intégration tant au milieu naturel que bâti de la fonction résidentielle, de même que la limitation des contraintes anthropiques sont les principaux défis pour assurer la qualité de vie des résidents actuels et futurs.

La fonction commerciale

L'activité commerciale a poursuivi son expansion le long des principaux axes de communication. Elle se déploie majoritairement à proximité des activités industrielles le long de la route Cameron et du boulevard Vachon et s'étend jusqu'au nouveau centre-ville. L'important développement commercial de Sainte-Marie s'est concrétisé au fil des années par la transformation de ces deux axes en véritables artères commerciales à vocation régionale. Des actions seront prises afin de conserver des espaces à vocation commerciale reflétant la vitalité économique du pôle régional de services qu'est Sainte-Marie.

ANNEXE B

La fonction industrielle

Le nombre et la diversité des entreprises industrielles ont créé un véritable effet d'entraînement sur le développement économique local. L'esprit d'entrepreneuriat beauceron et l'accessibilité aux réseaux autoroutiers (73 et 20) ont contribué, depuis 1975, à la venue de nombreuses entreprises à l'intérieur du premier et plus ancien parc industriel de la MRC. Un second parc a été développé, dès 1997, pour répondre à la demande en espaces supplémentaires des entreprises manufacturières et de transformation désireuses de s'implanter sur le territoire. Depuis 2007, le Conseil envisage l'aménagement d'un troisième parc selon des critères similaires en matière de localisation, de capacité d'accueil et d'infrastructures. Une décision favorable de modification de la zone agricole a été donnée en ce sens en 2021 par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

L'environnement et la qualité du milieu de vie

Le défi des changements climatiques présente une occasion d'améliorer la qualité de vie urbaine en mettant en place des actions concrètes. Pour la communauté mariveraine, le défi du développement durable passe d'abord et avant tout, par l'amélioration de la santé, de la sécurité et de la qualité de vie du milieu. La protection et la mise en valeur des milieux naturels et la consolidation du cadre bâti s'inscrivent donc comme une valeur ajoutée distinctive à Sainte-Marie.

Ainsi, les interventions réalisées sur son territoire permettront aux résidents, actuels et futurs, autant qu'aux visiteurs, de jouir d'un milieu naturel de qualité, d'évoluer dans des milieux de vie où il fait bon vivre en intégrant harmonieusement les milieux naturels et construits, offrant un mode de vie sain et sécuritaire pour les générations futures.

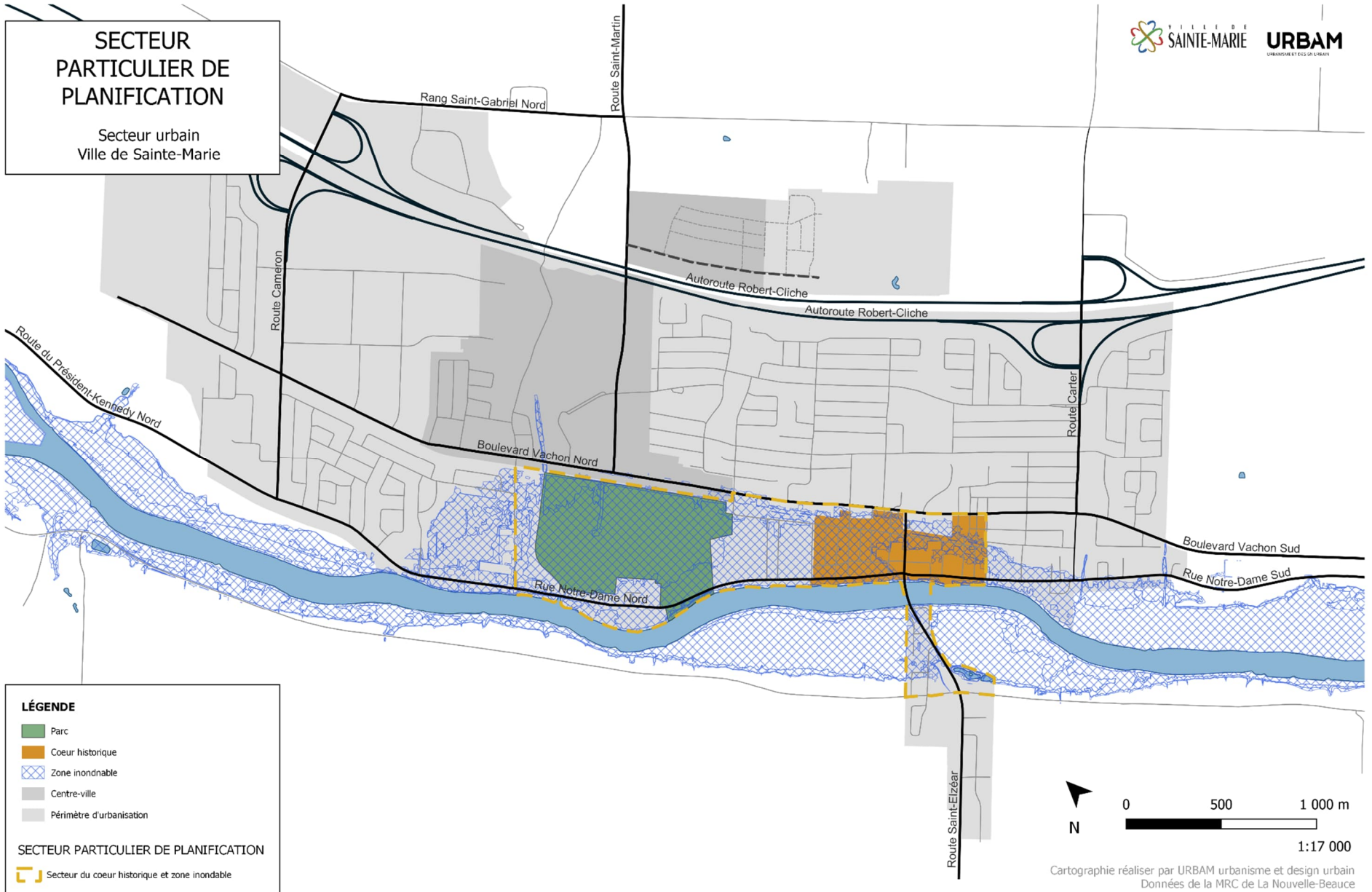
LES SECTEURS PARTICULIERS DE PLANIFICATION

Le cœur historique et la zone inondable

Le centre-ville de Sainte-Marie, détruit par les dernières inondations historiques, doit être repensé. Cet exercice de planification stratégique doit se faire en partenariat avec l'ensemble des acteurs du territoire.

L'îlot paroissial, situé en dehors de la zone inondable, et l'ensemble du secteur sinistré à l'intérieur de la zone inondée lors des dernières crues seront donc reconfigurés de manière à tisser de nouveaux liens entre la rivière Chaudière, l'historique de développement de la ville et les citoyens. Le cœur historique de Sainte-Marie sera pensé dans une démarche de participation citoyenne.

ANNEXE B



ANNEXE C

THÈME 1 : LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

La Ville de Sainte-Marie, agglomération urbaine d'importance du territoire de la MRC de La Nouvelle-Beauce, se trouve à une trentaine de minutes (48 km) en automobile de la deuxième zone de destination de la région métropolitaine de Québec (RMQ), à savoir le secteur du plateau Sainte-Foy, à une quarantaine de minutes (57 km) de la sixième zone de la RMQ, soit le secteur Lévis centre / Président-Kennedy / Alphonse-Desjardins ainsi qu'à une trentaine de minutes (45 km) de la huitième zone de la RMQ, le Méga Centre Rive-Sud. Cette proximité aux marchés de Québec et Lévis caractérise le développement de la rivière Chaudière depuis la fondation de ses différentes villes.

La position centrale de Sainte-Marie au sein du territoire de la MRC, de même que sa facilité d'accès, ont fortement contribué à renforcer son rôle de pôle régional. Sept (7) des dix autres municipalités de la MRC sont contiguës à Sainte-Marie. Toutefois, l'aire d'influence comme pôle de services régional déborde largement cette limite administrative.

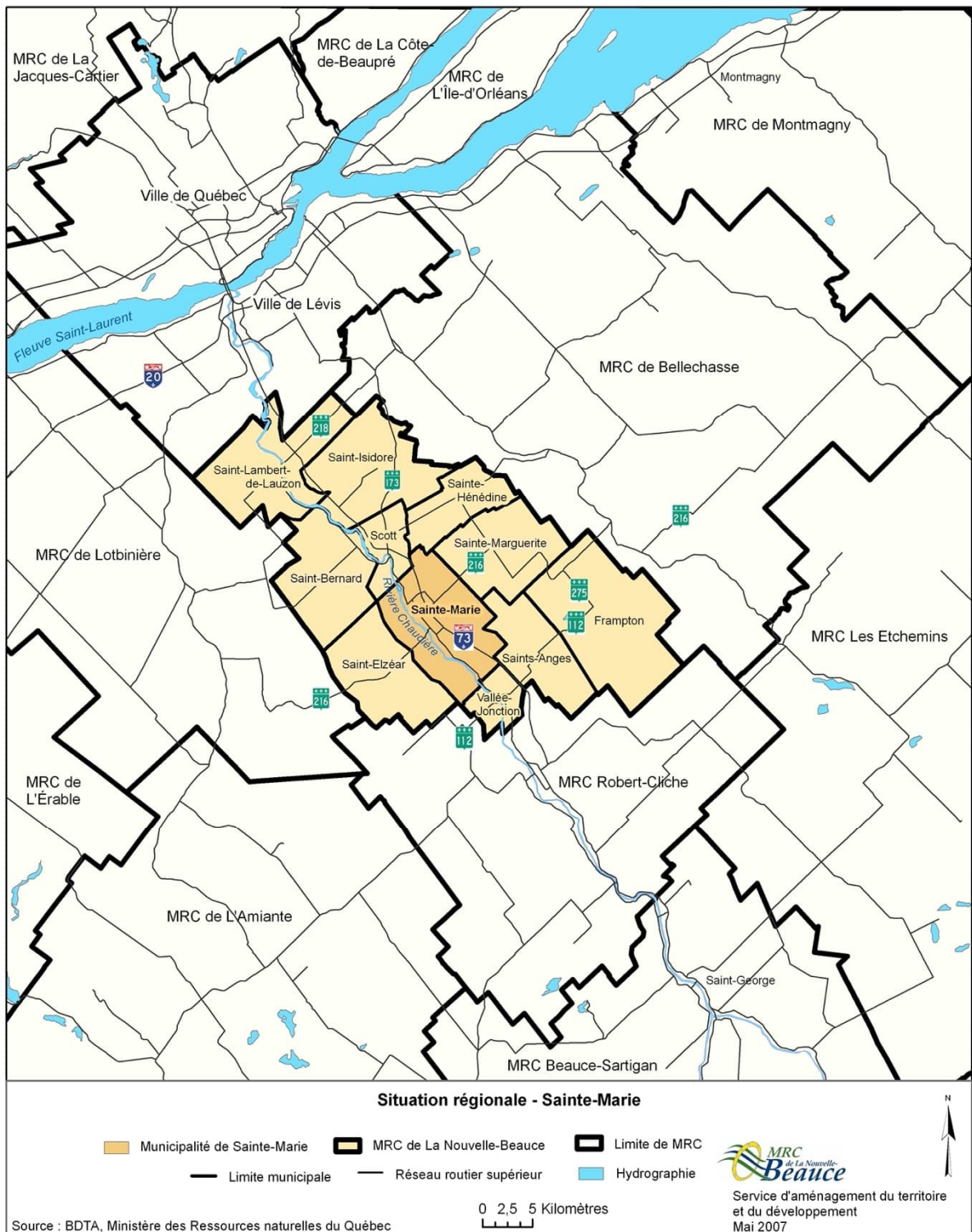
Depuis les trente-cinq dernières années, Sainte-Marie a connu un accroissement constant de sa population. Celle-ci a plus que doublé, passant de 6 845 résidents en 1971 à 13 565 au recensement de 2016³. Cette croissance s'est traduite jusqu'en 2001, par un accroissement constant de son poids relatif par rapport aux autres centres régionaux de Chaudière-Appalaches. En 2006, la Ville est devenue, pour la première fois en 35 ans, le quatrième pôle de services de la région de Chaudière-Appalaches devançant la Ville de Montmagny.

Par ailleurs, le contexte régional a beaucoup évolué suite aux fusions municipales de 2001. Entre autres, le regroupement des 10 municipalités de la rive sud de Québec pour former la nouvelle Ville de Lévis et de 4 municipalités du côté de Saint-Georges a considérablement modifié le rapport de force entre les différents pôles régionaux de Chaudière-Appalaches. Cela met en perspective le rôle de pôle régional par rapport à ces deux (2) villes qui représentent près des trois quarts de la population des centres régionaux de Chaudière-Appalaches.

³ Source : Statistique Canada, recensement 2016

ANNEXE C

Carte 1 : Situation régionale de Sainte-Marie



ANNEXE C

Orientation 1 : Renforcer le rayonnement de Sainte-Marie comme centre de services régional dans Chaudière-Appalaches

Le Conseil entend renforcer le rôle de Sainte-Marie comme centre de services régional en Nouvelle-Beauce. Déjà, divers partenariats ont été engagés avec les municipalités voisines, la MRC de La Nouvelle-Beauce, le Centre de services scolaire, la Chambre de commerce, Développement économique Nouvelle-Beauce et Destination Beauce. Les projets de la Véloroute et de la salle de spectacle Méchatigan ne sont que quelques-uns des exemples de partenariat public qui ont permis d'accentuer le rayonnement de Sainte-Marie et par le fait même celui des autres municipalités locales de la Nouvelle-Beauce.

Au niveau de l'aménagement et du développement du territoire, d'autres actions à réaliser s'inscrivent dans cette optique, en accentuant le développement de fonctions spécifiques de Sainte-Marie. Les objectifs de cette orientation sont de :

- favoriser le développement et la rétention de commerces, de services et d'institutions d'envergure régionale;
- amener de nouveaux ménages à Sainte-Marie, attirés par l'offre de services et la qualité de vie;
- s'adapter aux transitions démographiques annoncées.

La consolidation du nouveau centre-ville de Sainte-Marie, avec sa mixité fonctionnelle, la bonification de son accessibilité pour les transports actifs et son maillage entre ville et nature, permettra de contribuer à l'atteinte de ces objectifs.

À cet effet, l'affectation commerciale d'une partie du boulevard Vachon, de la route Cameron et de la route Saint-Martin en est un bon exemple. Elle permettra de conserver des espaces vacants pour l'implantation de commerces, ainsi que pour répondre aux besoins de services publics et parapublics.

Enfin, la poursuite des efforts déjà amorcés dans le développement de nouveaux secteurs résidentiels, offrant ainsi une diversité de typologies de logements, la présence de services de proximité et de parcs de quartier sera un autre moyen de contribuer à l'atteinte de cet objectif.

ANNEXE D

THÈME 3 : LE MILIEU URBAIN

Le schéma d'aménagement révisé de la MRC de La Nouvelle-Beauce délimite un périmètre d'urbanisation pour la Ville de Sainte-Marie d'une superficie se situant autour de 1 084 hectares (10 % du territoire municipal). C'est à l'intérieur des limites de ce périmètre que s'effectue l'ensemble du développement urbain de la ville.

L'augmentation soutenue de la population de Sainte-Marie a entraîné un développement marqué du noyau urbain au cours des dernières années. La croissance économique du secteur secondaire et l'offre d'emploi qui en résulte sont les principaux responsables de cette augmentation.

Le cœur historique de la ville, qui se trouve être aujourd'hui l'ancien centre-ville, s'est développé le long du parcours primaire que constitue la rue Notre-Dame et à proximité du cœur paroissial, formé de l'église et autrefois du couvent et de son école catholique. S'appuyant sur le mode de distribution des terres propre au régime seigneurial, de longs lots perpendiculaires à la rivière ont été créés sur le territoire. Entre la concession de la seigneurie par l'intendant Hocquart et le gouverneur de Beauharnois à Thomas-Jacques Taschereau et sa femme Marie-Claire Fleury De La Gorgendière en 1736 et la construction de l'autoroute Robert-Cliche en 1978, la densification du tissu bâti était largement concentrée à proximité de la rivière Chaudière, une zone inondable qui causa à maintes reprises des sinistres d'importance pour les citoyens de la ville.

Avec la démocratisation de l'automobile et l'arrivée de l'autoroute, de nouvelles couronnes de banlieue, des boulevards commerciaux et un secteur industriel ont vu le jour à l'est du chemin de fer Québec Central. Comme dans plusieurs localités, le noyau historique a alors perdu de sa vitalité au profit de ces nouveaux commerces et services facilement accessibles en automobile.

Par ailleurs, le cœur historique de Sainte-Marie ayant été durement touché par les inondations de 2017 et 2019, la plupart des bâtiments ont été détruits ou démolis, obligeant les habitants, commerçants et travailleurs à quitter le secteur. En effet, pour des questions de sécurité publique, de pérennité et de prospérité des milieux de vie, et face à un phénomène qui risquait d'être aggravé avec les changements climatiques, Sainte-Marie a fait le choix de relocaliser son centre-ville en dehors de la zone inondable, autour du pôle institutionnel de la route Saint-Martin et de la forte présence commerciale du boulevard Vachon.

LE NOUVEAU CENTRE-VILLE : RÉSILIENT, INCLUSIF ET HABITÉ

Les inondations de 2017 et 2019 à Sainte-Marie auront eu un impact important sur l'organisation spatiale du milieu urbain. Elles auront imposé la nécessité d'identifier un nouvel endroit de centralité hors de la zone inondable. Ce nouveau centre-ville était l'occasion pour la Ville d'évoluer d'un urbanisme de ségrégation des usages vers un urbanisme plus durable, favorisant les courtes distances, les transports alternatifs et la mixité des usages. Le contexte existant, présentant un pôle institutionnel et commercial fort au centre du périmètre urbain et à proximité d'un grand parc-nature ainsi que plusieurs stationnements de surface ouvraient

ANNEXE D

la porte à une densification douce du secteur pouvant favoriser la réduction des îlots de chaleur existants, augmenter l'offre de logements locatifs, communautaires et sociaux et animer le quartier à toutes heures du jour. C'était donc l'occasion de retisser un maillage entre les pôles économique, social et environnemental à travers un cœur de ville vibrant, suscitant l'engouement d'une population activement engagée dans son milieu. Ainsi, le Conseil souhaite faire du nouveau centre-ville un lieu résilient, inclusif et habité.

Orientation 5 : Une concentration de commerces et de services régionaux et de proximité

Le centre-ville est un secteur important du tissu urbain et constitue le lieu de concentration de grands équipements collectifs et institutionnels et des commerces et des services à caractère local et régional.

Trois (3) objectifs doivent être mis de l'avant pour maintenir et accroître la compétitivité et l'attractivité du centre-ville mariverain en Chaudière-Appalaches. Ils participent aussi à limiter l'étalement urbain des vecteurs de déplacement et, ce faisant, les émissions de GES liés à l'utilisation de l'automobile individuelle.

Prioriser la localisation des commerces et services au centre-ville

Le milieu urbain de Sainte-Marie est représenté par une bande de 5 km de long et 1,5 km de large. La grande concentration de commerces, de services et d'institutions dans les limites du centre-ville et leur localisation réelle au cœur du tissu urbain, à proximité de la route Saint-Martin, font de Sainte-Marie une ville propice aux déplacements actifs puisque tout citoyen se trouve à environ 30 minutes de marche ou 10 minutes de vélo du secteur visé pour le repositionnement du centre-ville. Cette localisation favorisera la mobilité active, assurera une meilleure liaison entre le noyau urbain et le reste du territoire et connectera les quartiers.

Dans le contexte de la crise climatique et du poids important du transport dans l'inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre, prioriser la localisation des commerces et services au centre-ville participera aux efforts de réduction de ces GES. Cela contribuera aussi à accroître la vitalité et la pérennité du centre-ville par l'attraction de travailleurs, de consommateurs, de visiteurs et de citoyens sur une base régulière, mais aussi par l'implantation d'une diversité de commerçants créant un tissu économique plus résilient.

Localiser les grands projets publics au centre-ville

Le nouveau campus du Cégep Beauce-Appalaches, le Centre Caztel et la salle Méchatigan contribueront au rayonnement du centre-ville de Sainte-Marie. Les grands projets publics comme les pôles d'éducation supérieure, les centres de recherche et d'innovation et les services aux citoyens sont en effet des grands vecteurs d'attraction et de déplacement. Leur localisation au centre-ville, plutôt qu'en périphérie, contribuera directement au dynamisme du cœur de la ville.

ANNEXE D

Orientation 6 : Une mixité et une intensité d'usages et d'activités

La Ville de Sainte-Marie s'est développée autour de zones monofonctionnelles inspirées de l'urbanisme moderne, un courant du début du 20^e siècle qui est né en réaction aux enjeux environnementaux de la révolution industrielle. Depuis, maintes avancées technologiques, les réglementations environnementales et la tertiarisation du travail ont fait évoluer cette façon d'urbaniser la ville. Entre autres, certains avantages de la mixité d'usages ont été soulevés par des théoriciens et des observateurs du développement des villes. Alors que les zones monofonctionnelles nuisent à l'animation de la rue et à l'optimisation des services selon l'heure de la journée, la mixité d'usages compatibles comme l'habitation, le commerce et les services favorisent une vitalité à toute heure de la journée, sécurisant les citoyens et renforçant l'attractivité des commerces. Leur proximité contribue aussi à diminuer les distances entre les destinations, favorisant la mobilité active, l'accessibilité et la « marchabilité » du centre-ville.

Deux (2) objectifs permettent d'assurer la mixité et l'intensité des usages et des activités au centre-ville favorisant sa vitalité à toute heure du jour et la réduction des distances de déplacement entre les destinations.

Favoriser la mixité horizontale (à l'échelle de la rue) et verticale (à l'échelle du bâtiment) d'usages le long des grands axes de déplacement

Une grande concentration de commerces de proximité et d'institutions fait du boulevard Vachon et de la route Saint-Martin le poumon de Sainte-Marie. Toutefois, le taux d'occupation de ces axes arrive à saturation. Pour permettre la croissance urbaine et commerciale à long terme de la ville et considérant les nombreuses démolitions affligeant son cœur historique dans la zone inondable, un troisième axe est prévu à l'est de l'autoroute Robert-Cliche. Ces trois (3) axes, entre l'avenue de Vénus et l'avenue de la Seigneurie, sont envisagés comme de grands boulevards concentrant l'intensité des activités du centre-ville dans un rayon d'environ 1,3 km autour du Centre Castel. La mixité d'usages à l'échelle de la rue (mixité horizontale), mais aussi à l'intérieur d'un même bâtiment (mixité verticale) participeront à créer un milieu de vie complet, à dynamiser le secteur et à l'animer en tout temps.

Favoriser la compacité et la densité à échelle humaine du centre-ville

Quelques secteurs du centre-ville sont très peu compacts sans lien entre eux, c'est-à-dire que les activités et les bâtiments sont à une grande distance les uns des autres. Ces grands vides ou discontinuités laissés entre les bâtiments sont peu propices à l'animation et au dynamisme recherché dans un centre-ville afin d'en faire un lieu vibrant et distinctif.

De même, une grande proportion du centre-ville fait place à de faibles densités et des hauteurs bâties ne dépassant pas deux (2) étages, créant un effet d'étalement des bâtiments sur une plus grande superficie de territoire. Cette consommation d'espace réduit considérablement l'intensité d'usages et d'activités propices à la vie urbaine, aux échanges et à l'effervescence d'un centre-ville. De plus, cela amène de grands défis : émissions de GES, fragmentation du territoire, dépendance à la voiture, augmentation des coûts en infrastructures, pénurie de logements abordables, etc.

ANNEXE D

En jumelant compacité et densité à échelle humaine des bâtiments, c'est-à-dire une hauteur d'environ 4 à 5 étages, on favorisera deux (2) facteurs primordiaux générant l'intensité d'activités associée à un centre-ville. Enfin, l'interdiction de certains usages commerciaux consommateurs d'espaces permettra d'assurer la compacité et la densité du centre-ville.

Orientation 7 : Des logements accessibles, peu importe l'âge, le statut ou le revenu

Les inondations du printemps 2019 ont touché un quartier de Sainte-Marie reconnu parmi les plus vulnérables du territoire sur le plan socio-économique. En effet, le schéma d'aménagement et de développement de la municipalité régionale de comté de La Nouvelle-Beauce mentionne que « *certaines secteurs du territoire inondé accueillait une proportion d'aînés (36 %) plus élevée qu'en moyenne sur le territoire. L'occurrence de personnes vivant seules y était (83 %) plus élevée et les revenus d'emploi y étaient (28 %) plus faibles.* »

C'est pourquoi un objectif contribue à faire du centre-ville un milieu de vie inclusif assurant l'équité des chances, quel que soit l'âge, le statut social ou le revenu.

Favoriser l'inclusion d'une gamme diversifiée d'habitations

L'accessibilité au logement est un enjeu dans la plupart des villes qui voient la valeur foncière de leurs bâtiments augmenter plus rapidement que les salaires de leurs citoyens. De même, le rapport entre offre et demande peut contribuer à diminuer l'accessibilité au logement et à pousser les ménages à chercher en périphérie des grands centres, où la valeur foncière tend à être moins élevée.

Au centre-ville de Sainte-Marie, l'offre résidentielle, peu diversifiée, était jusqu'à récemment composée presque entièrement de résidences unifamiliales isolées. Quelques rares propriétés multilogements d'entrée de gamme faisaient également partie du paysage du centre-ville. Diversifier l'offre résidentielle par l'intégration de jumelées, de maisons en rangée, de plex, de multilogements, de logements pour étudiants, de logements sociaux ou encore de résidences pour aînés contribuera sans aucun doute à attirer de nouveaux citoyens au centre-ville, vecteurs de diversification sociale.

Ainsi, la Ville travaillera à identifier les emplacements propices à une construction résidentielle variée pour des clientèles diverses et déterminera les secteurs favorables à une densification du milieu bâti. Cette densification permet d'utiliser des infrastructures existantes au lieu d'en construire de nouvelles. De plus, pour limiter le phénomène d'éloignement des ménages à faibles ou moyens revenus des centres de services régionaux comme Sainte-Marie, la Ville s'engage à diversifier le mode de tenure des projets immobiliers au centre-ville par réserve foncière au profit de coopérative d'habitation ou de logements subventionnés ou sociaux afin de s'assurer que peu importe le revenu, les familles, les personnes seules, les personnes âgées ou les étudiants pourront participer collectivement à l'effervescence du centre-ville. La Ville pourrait mettre en place un cadre de gestion favorisant la diversification du parc immobilier résidentiel et mixte jumelé à un plan d'action assurant la disponibilité et l'abordabilité du logement locatif. Elle pourrait aussi établir une structure de

ANNEXE D

financement du logement social et abordable pour assurer leur réalisation en mettant en place une cession pour fins de logements sociaux et abordables.

Orientation 8 : L'humain au cœur du design urbain

Pour que tous les Mariverains aient un sentiment d'appartenance à leur ville et à son centre-ville, chacun devrait pouvoir l'expérimenter, de manière plus spontanée, peu importe son âge et ses capacités physiques. Une personne en fauteuil roulant, une personne âgée ou un jeune devrait pouvoir être acteur du dynamisme de sa ville de manière autonome, indépendante et en toute sécurité. Pour cela, le centre-ville de Sainte-Marie doit s'adapter à ses habitants pour qu'ils puissent trouver leur place et s'épanouir.

La Ville s'est étalée autour du cœur historique à partir de 1978 avec la construction de l'autoroute Robert-Cliche, mettant l'automobile au cœur des déplacements. Le petit gabarit des bâtiments, le stationnement en façade et les larges boulevards ont ainsi façonné le tissu urbain récent où le piéton est dépourvu d'encadrement bâti. Il est nécessaire de faire évoluer le nouveau centre-ville pour le rendre accueillant, accessible et sécuritaire à la fois pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes, et ce, en prenant compte des enjeux climatiques actuels. Ainsi, la sécurité à proximité des voies à haut débit véhiculaire, le confort, en fonction de la température et de la vitesse véhiculaire, ainsi que le caractère agréable des déplacements actifs gagneraient à être améliorés pour contribuer à l'animation de l'espace public du centre-ville.

Deux (2) objectifs favorisent le repositionnement de l'humain au cœur des choix de design urbain et participent ainsi à l'équité dans l'accessibilité aux services et commerces du centre-ville, en plus de contribuer au sentiment d'appartenance de tous à leur ville.

Mettre le confort du piéton au cœur des aménagements publics et privés

La terrasse d'un restaurant, l'activité visible à l'intérieur d'une boulangerie ou la vitrine d'un commerce de vêtements sont des exemples d'animation de façades qui participent à animer une rue.

L'instauration d'une marge de recul avant maximale au-delà de laquelle la façade avant de tout bâtiment principal ne peut s'implanter, l'implantation de stationnements en cour arrière ou latérale sur les boulevards urbains et une abondante fenestration sur les façades ayant front sur rue contribueront à créer un espace public animé à la fois pour les piétons, les cyclistes, les personnes âgées, les familles avec poussette, les personnes en fauteuil roulant, etc.

L'aménagement de rues conviviales, la création d'espace tampon végétalisé entre les voies à haut débit véhiculaire et les piétons, l'implantation de zones ombragées avec ou sans-abri pour se protéger des intempéries et espaces de repos, la sécurisation des intersections, la continuité du trottoir entre l'espace public et les entrées privées des commerces, sont autant d'interventions qui permettront de mettre le confort du piéton au cœur des aménagements du nouveau centre-ville de Sainte-Marie. À cet effet, la Ville repensera l'espace public du boulevard Vachon, de la route Saint-Martin et de la route Chassé pour en faire des boulevards urbains animés, verts et favorables à la mobilité active.

ANNEXE D

Concrétiser des lieux d'échanges informels dans l'espace public

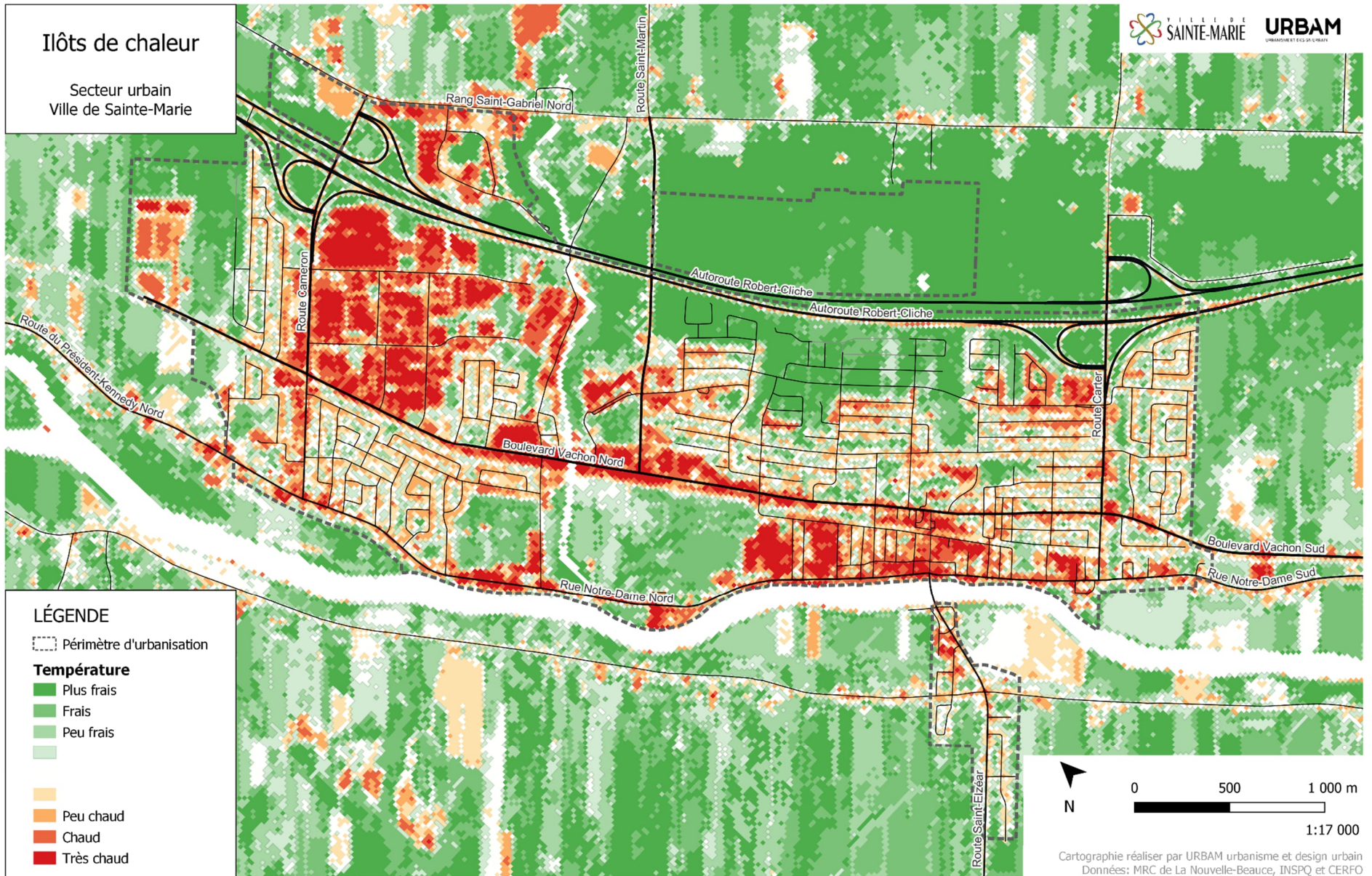
Stratégiquement positionner et mises en synergie avec des commerces de restauration et des projets d'habitation, les places publiques sont des lieux de rencontres, d'échanges, de repos et d'observation. Elles sont des indicateurs de vitalité urbaine et contribuent au développement d'une collectivité. Si elles sont actuellement absentes du centre-ville de Sainte-Marie, l'aménagement d'espaces publics (parc, placettes, etc.) contribuera à repositionner l'humain dans l'espace public de la ville.

La Ville pourra également prévoir des places éphémères pour animer et valoriser l'identité du centre-ville sur le boulevard Vachon et la route Saint-Martin.

Orientation 9 : Une plus grande résilience urbaine

Les centres-villes, par leur compacité et leur densité, favorisent la création d'îlots de chaleur et l'imperméabilisation du sol en plus d'avoir des impacts sur les milieux naturels. En effet, les toitures des bâtiments et les stationnements de surface en pavage, par leur matériau et leur couleur, contribuent à emmagasiner la chaleur et à la redistribuer pendant la nuit. À l'inverse, la canopée des arbres et les espaces végétalisés contribuent à réduire la chaleur urbaine par l'évapotranspiration des plantes. La carte des îlots de chaleur de Sainte-Marie illustre bien ce phénomène.

ANNEXE D



ANNEXE D

En ce qui a trait à l'imperméabilisation du sol, les toitures des bâtiments et les stationnements de surface en pavage augmentent le ruissellement des eaux de pluie plutôt que l'infiltration naturelle dans le sol. De ce fait, la pression sur les systèmes d'égouts et sur les cours d'eau dans lesquels les systèmes se rejettent s'en trouve accentuée. Enfin, l'étalement urbain a des impacts sur les milieux naturels qui participent à l'identité d'un lieu et au bien-être des citoyens.

Voilà pourquoi trois (3) objectifs cherchent à apporter une plus grande résilience urbaine du centre-ville de Sainte-Marie face à la crise climatique et aux épisodes climatiques extrêmes.

Favoriser la qualité de la canopée urbaine et la réduction des îlots de chaleur

Le stationnement de surface, les larges boulevards asphaltés et les toitures des bâtiments en bardeaux d'asphalte ou de couleurs foncées présents au centre-ville de Sainte-Marie favorisent la création d'îlots de chaleur. Ainsi, à titre d'exemples, la réalisation de toits blancs ou de toits verts, la plantation d'alignement d'arbres le long des boulevards urbains et l'implantation d'îlots plantés d'arbres dans les stationnements de surface tout comme la conservation de la canopée d'arbres existants pourraient contribuer à favoriser la qualité de la canopée urbaine et la réduction des îlots de chaleur. Prioriser des plantes arbustives denses, indigènes et variées plutôt que du gazon pourrait être un autre moyen de contribuer à la qualité et à l'efficacité de la biodiversité présente dans ces îlots de fraîcheur.

Prioriser l'infiltration des eaux pluviales et réduire l'imperméabilisation du sol

De même, le stationnement de surface, les larges boulevards asphaltés et les toitures des bâtiments du centre-ville de Sainte-Marie sont des facteurs augmentant le ruissellement des eaux pluviales. À titre d'exemples, la rétention des eaux sur site, via noue drainante, bassin de rétention souterrain ou en toiture, par bassin ou via toit vert ou encore la conservation, la protection et l'alimentation en eau pluviale des milieux humides existants pourraient permettre de prioriser l'infiltration des eaux pluviales sur site, de réduire l'imperméabilisation du sol dans le centre-ville et donc de limiter la quantité de rejets dans la rivière Chaudière.

Créer un maillage entre ville et nature

La rivière Chassé et la forêt qui la longe depuis l'est de l'autoroute Robert-Cliche jusqu'à l'espace de conservation du Domaine Taschereau constituent un joyau et un corridor de biodiversité qu'il serait pertinent de mettre en valeur.

La Ville pourrait travailler à faire de la route Chassé une véritable coulée verte. De même, les milieux humides à l'est de l'autoroute Robert-Cliche sont des espaces naturels qui gagneraient à être valorisés comme espace naturel de proximité pour les citoyens. Protéger ces lieux pour les générations à venir permettrait de créer un maillage entre centre-ville et nature.

ANNEXE E

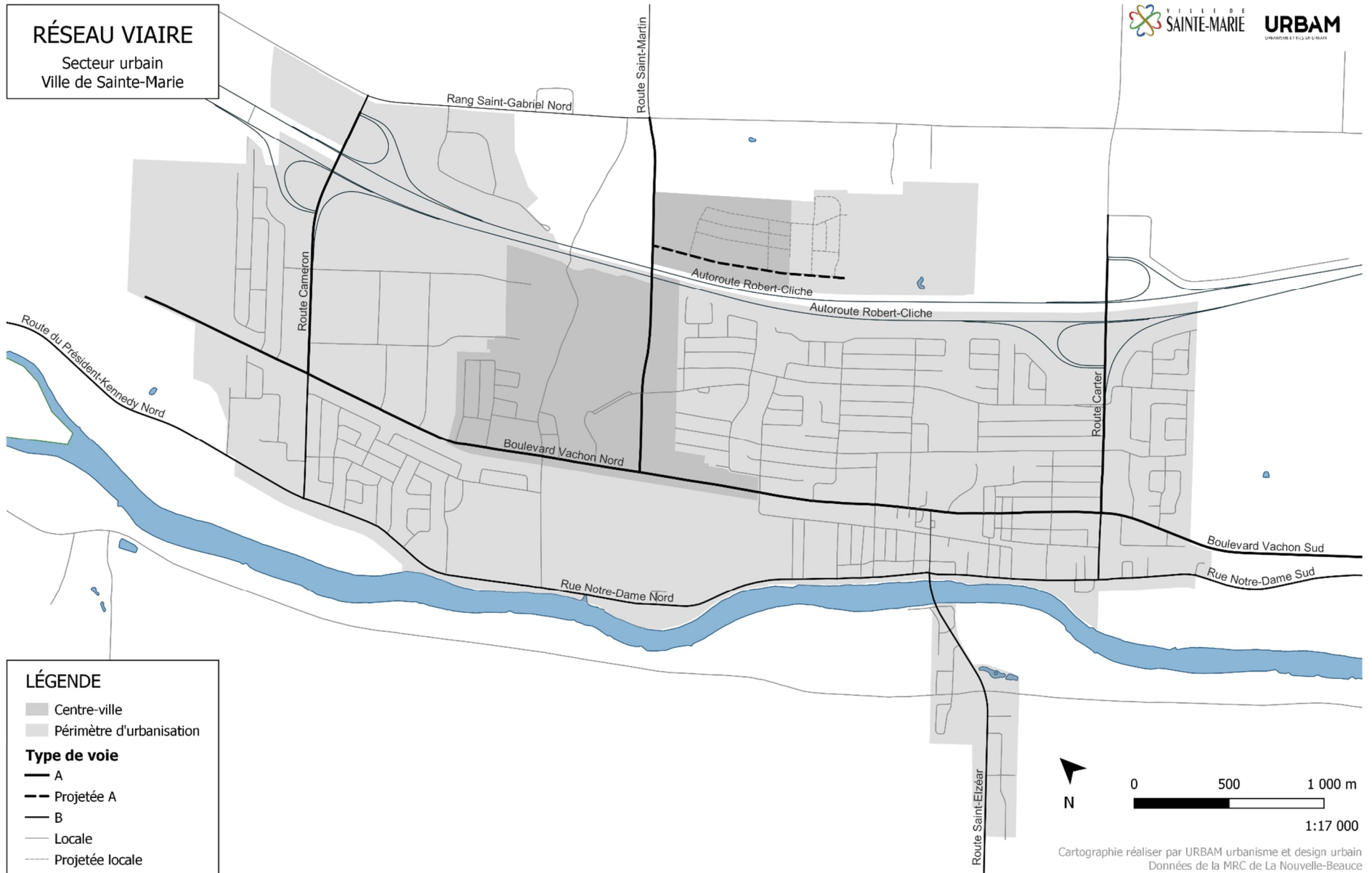
THÈME 8 : LE TRACÉ PROJETÉ ET LE TYPE DES PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION ET DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

Orientation 36 : Le réseau viaire

Le réseau de transport véhiculaire de Sainte-Marie est composé de trois (3) axes routiers d'importance. L'autoroute 73 (Robert-Cliche) et la route 173 (du Président-Kennedy) facilitent l'accès à la région de Québec au nord, et vers le sud, au reste de la Beauce et à l'important marché étasunien. La route 216, quant à elle, contribue à étendre l'aire d'influence de Sainte-Marie dans l'axe est-ouest. Elle procure un accès au milieu agricole et forestier local, aux municipalités adjacentes et à celles situées dans les territoires des MRC contiguës de Lotbinière et de Bellechasse.

Les tracés existants et projetés, ainsi que le type des principales voies de circulation pour le milieu urbain sont illustrés sur la carte du réseau viaire. Ils sont différenciés selon leur importance dans le réseau de transport véhiculaire mariverain et la vitesse automobile permise. Ainsi, on retrouve les axes structurants A de quatre (4) voies véhiculaires, les axes structurants B de deux (2) à quatre (4) voies véhiculaires et les rues locales à deux (2) voies véhiculaires.

ANNEXE E



ANNEXE E

Orientation 37 : Améliorer le réseau de transport actif

Le réseau de transport actif de la Ville de Sainte-Marie, pour sa part, est composé de deux (2) grands axes de déplacement nord-sud :

- la véloroute de la Chaudière, qui longe le chemin de fer au bas du relief mariverain ;
- la piste cyclable et les bandes cyclables du boulevard Lamontagne au haut du relief mariverain.

Le réseau est aussi composé de trois (3) axes est-ouest, les pistes cyclables :

- de la route Cameron,
- de la route Saint-Martin
- de la route Carter.

Si ces grands axes sont une base solide pour l'efficacité des déplacements actifs et récréatifs dans la ville et vers le centre-ville, plusieurs connexions sécuritaires sont manquantes entre ces axes pour assurer le confort et la sécurité des usagers de tous âges, peu importe leurs limitations (« *All Ages and Abilities Cycling Network* »). Ces connexions favoriseraient aussi l'accessibilité aux commerces et services de proximité. La topographie accentuée du secteur urbain de Sainte-Marie est un autre facteur à prendre en compte dans la planification du réseau de transport actif et récréatif vers le centre-ville.

Assurer une mobilité sécuritaire, inclusive et durable vers le centre-ville

La connectivité entre les quartiers et les axes de déplacement actif présents sur le territoire de la Ville de Sainte-Marie est nécessaire pour permettre aux piétons, cyclistes, et aux personnes à mobilité réduite d'atteindre les générateurs de déplacement du centre-ville. Certains quartiers n'ont pas accès aux axes existants sans devoir emprunter des artères réservées aux véhicules automobiles. L'ajout de signalisation et d'aménagements favorisant le partage de la rue, de trottoirs ou d'axe cyclopiéton depuis les quartiers vers les axes existants pourra contribuer à l'accessibilité aux grands générateurs de déplacements du centre-ville. De plus, pour minimiser les efforts supplémentaires requis par la topographie du secteur urbain de Sainte-Marie, certains axes intermédiaires pourront être ajoutés dans l'axe nord-est/sud-ouest.

Enfin, pour assurer la sécurité des déplacements de tous les utilisateurs vers le centre-ville mariverain, les différents tronçons du réseau de mobilité active et les intersections entre les axes de déplacement véhiculaires et de déplacement actif doivent être sécurisés. Rue partagée à faible débit et basse vitesse véhiculaire, bandes cyclables protégées par bollards ou piste cyclopiétonne séparée de la chaussée pourront être mises de l'avant pour assurer des déplacements actifs sécuritaires vers le centre-ville. La signalisation, le lignage au sol et les intersections gagneront à être améliorés pour donner à chaque usager sa place et pour garantir la sécurité des déplacements actifs de tous les groupes d'âge. Des stratégies d'aménagement pourront être mises en place pour favoriser la cohabitation entre les divers usagers de la route.

ANNEXE E



Figure 1. Une intersection entre les réseaux piéton, cyclable et automobile de Copenhague. À chacun sa place! ⁴

⁴ « The Green Path », Kobenhavnergron. Site web, consulté le 3 décembre 2021.
<https://www.kobenhavnergron.dk/place/den-gronne-stinorrebroruten/?lang=en>

ANNEXE E



Figures 2 et 3. Favoriser un croisement sécuritaire des flux piétons, cyclistes et automobiles. Ronds-points des quartiers Kitsilano et Mount Pleasant, Vancouver.

ANNEXE E



Figures 4 et 5. Déviation véhiculaire et continuité des transports actifs pour réduire le trafic de transit. Respectivement sur les rues Gilford à Montréal et Père-Marquette à Québec.

ANNEXE E



Figures 6 et 7. Continuité du trottoir sur certaines artères pour marquer les différences de vitesse entre le réseau artériel et le réseau local. Copenhague, Danemark.⁵

⁵ « Danish Architect Jan Gehl on good cities for walking », San Francisco Street blog. Site web, 3 décembre 2021. <https://sf.streetsblog.org/2011/06/14/danish-architect-jan-gehl-on-good-cities-for-walking/>

ANNEXE E

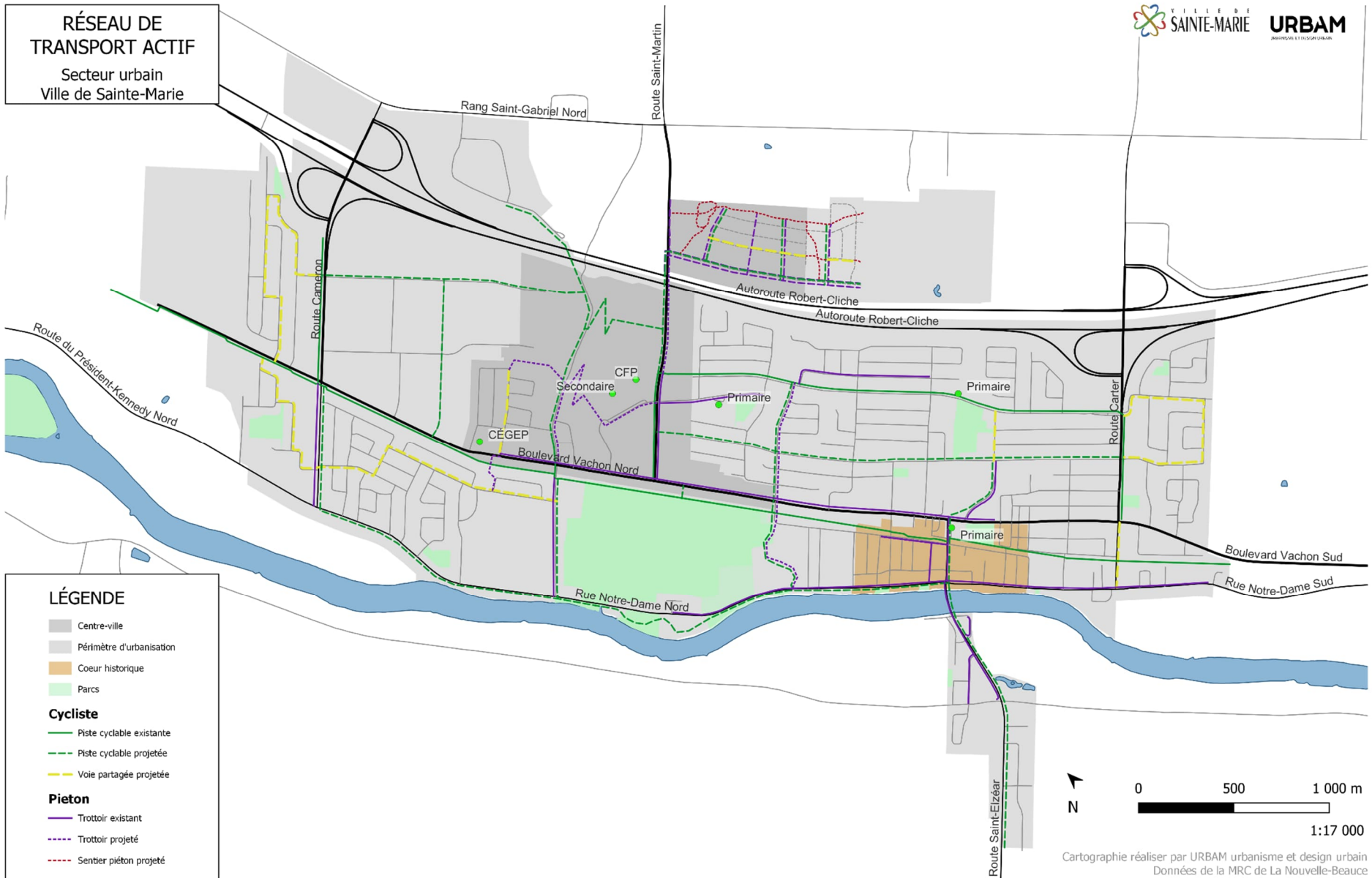


Figure 8. Intégration de chacun des modes de transport dans un boulevard urbain. Rue St-Denis, Montréal.⁶

Le tracé projeté et le type des principales voies de transport actif sont illustrés sur la carte réseau de transports actifs. Ils sont différenciés selon leur usage ainsi que leur niveau de sécurité et de séparation par rapport aux automobilistes. On retrouve les trottoirs, les chemins récréatifs, les pistes cyclables (ou bandes cyclables unidirectionnelles) protégées et les voies partagées avec mesures de mitigation pour le partage de la chaussée. L'ensemble des intersections de ce réseau gagneront à être sécurisées pour tous les usagers de la route.

⁶ Les projets du REV, Ville de Montréal. Site web, 3 décembre 2021.
<https://montreal.ca/articles/le-rev-un-reseau-express-velo-4666#&qid=2&pid=1>

ANNEXE F



ANNEXE F

LE MILIEU URBAIN

AFFECTATION CENTRE-VILLE

L'affectation centre-ville couvre une superficie de 152,1 hectares, soit 14,2 % de la superficie totale du milieu urbain.

L'affectation centre-ville délimite un milieu de vie à consolider autour des principaux services de proximité et du cœur institutionnel de la ville, en réaction aux nombreuses démolitions ayant suivi les inondations historiques de 2017 et 2019. Cette affectation favorise la mixité des usages associée à un centre-ville dynamique et animé.

À l'intérieur de cette affectation, les usages autorisés sont, de manière non exhaustive :

- les usages du groupe d'usages habitations;
- les usages du groupe d'usages commerces;
- les usages du groupe d'usages services;
- les usages du groupe d'usages transport et communications;
- les usages du groupe d'usages culture, récréatif et loisirs;
- les services gouvernementaux et éducationnels;
- les infrastructures d'utilité publique.

La densité d'occupation :

La densité d'occupation résidentielle minimale est moyenne à forte sur les axes urbains en consolidation, soit le boulevard Vachon, la route Saint-Martin, la route Chassé et le nouveau boulevard projeté à l'est de l'autoroute 73, soit respectivement un minimum de 30 (moyenne) et de 50 (forte) logements à l'hectare net (nombre de logements divisé par la superficie du lot en hectare).

La densité d'occupation résidentielle minimale est faible à moyenne dans le reste du territoire de l'affectation, soit un minimum de 20 logements à 30 logements à l'hectare net.

AFFECTATION COMMERCIALE

L'affectation commerciale couvre une superficie de 67 hectares, soit 7 % de la superficie totale du milieu urbain.

ANNEXE F

L'affectation commerciale permet de garantir la disponibilité d'espaces exclusifs réservés à l'implantation de commerces, de services et d'institutions gouvernementales. Ce type d'affectation est rendu nécessaire pour conserver le potentiel de développement associé au rôle de pôle de service régional de la communauté. On la retrouve sur les principales artères municipales.

À l'intérieur de cette affectation, les usages autorisés sont, de manière non exhaustive :

- les usages du groupe d'usages commerces;
- les usages du groupe d'usages services;
- les services gouvernementaux et éducationnels;
- les infrastructures d'utilité publique;
- les commerces, regroupés ou non.

AFFECTATION RÉSIDENIELLE MOYENNE DENSITÉ

L'affectation résidentielle de moyenne densité occupe une superficie de 55 hectares correspondant à une superficie de 5,7 % de l'espace à l'intérieur du milieu urbain.

À l'intérieur de cette affectation, les usages autorisés sont, de manière non exhaustive :

- les résidences unifamiliales isolées, jumelées et bifamiliales dans les secteurs construits seulement;
- les triplex (3 logements);
- les habitations multifamiliales (4 à 12 logements);
- les habitations en rangée (jusqu'à 12 logements);
- les maisons intergénérationnelles à l'intérieur des résidences unifamiliales;
- certains commerces et services de proximité;
- les parcs;
- les infrastructures d'utilité publique.

La densité d'occupation :

La densité d'occupation résidentielle minimale est moyenne, soit un minimum de 30 logements à l'hectare net (nombre de logements divisé par la superficie du lot

ANNEXE F

en hectare). La densité résidentielle autorisée atteint jusqu'à 12 logements par emplacement. La dimension d'un terrain varie en fonction du nombre d'unités de logement d'un bâtiment. La profondeur minimale d'un terrain situé à l'intérieur d'un corridor riverain d'un cours d'eau atteint 45 m. Le corridor riverain est une bande de 100 mètres lorsqu'il s'agit d'un cours d'eau.

AFFECTATION RÉSIDENTIELLE FORTE DENSITÉ

L'affectation résidentielle de forte densité s'étend sur une superficie de 7 hectares correspondant à moins de 1 % de la superficie du milieu urbain. À l'intérieur de l'affectation, sont autorisées les habitations en rangée multilogements, les habitations multifamiliales et les résidences pour personnes âgées. De même, certains commerces et services de proximité peuvent être autorisés.

À l'intérieur de cette affectation, les usages autorisés sont, de manière non exhaustive :

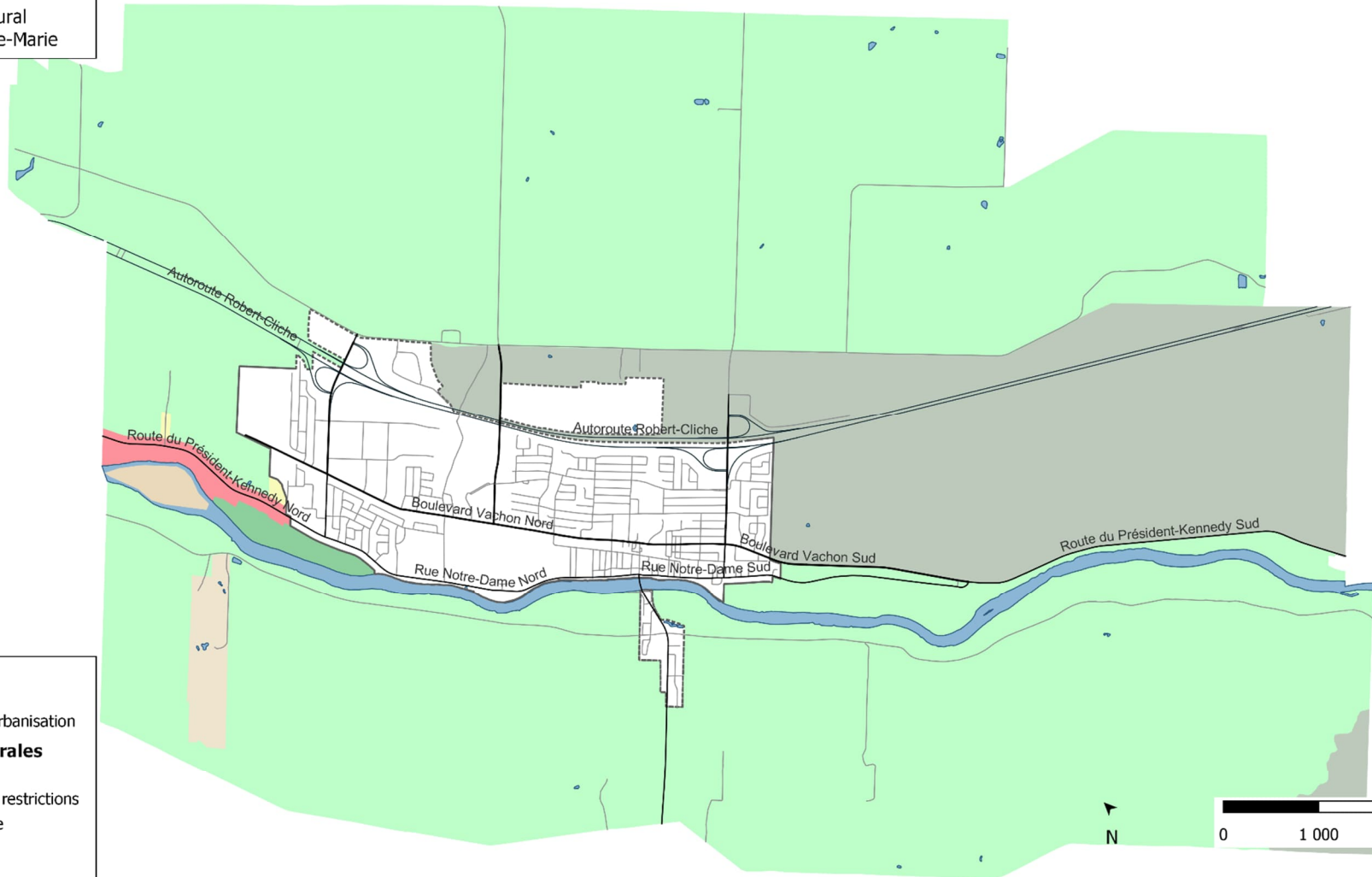
- les habitations multifamiliales en rangée;
- les habitations multifamiliales (+ de 12 logements);
- les résidences pour personnes âgées de 10 chambres et plus;
- certains commerces et services de proximité;
- les parcs;
- les infrastructures d'utilité publique.

La densité d'occupation :

La densité d'occupation résidentielle minimale est forte, soit un minimum de 50 logements à l'hectare net (nombre de logements divisé par la superficie du lot en hectare). La dimension d'un terrain varie en fonction du respect de l'ensemble des normes d'implantation pour un bâtiment. La profondeur minimale d'un terrain situé à l'intérieur d'un corridor riverain d'un cours d'eau atteint 45 m. Le corridor riverain est une bande de 100 mètres lorsqu'il s'agit d'un cours d'eau.

ANNEXE G

GRANDES
AFFECTATIONS
DU SOL
Secteur rural
Ville de Sainte-Marie



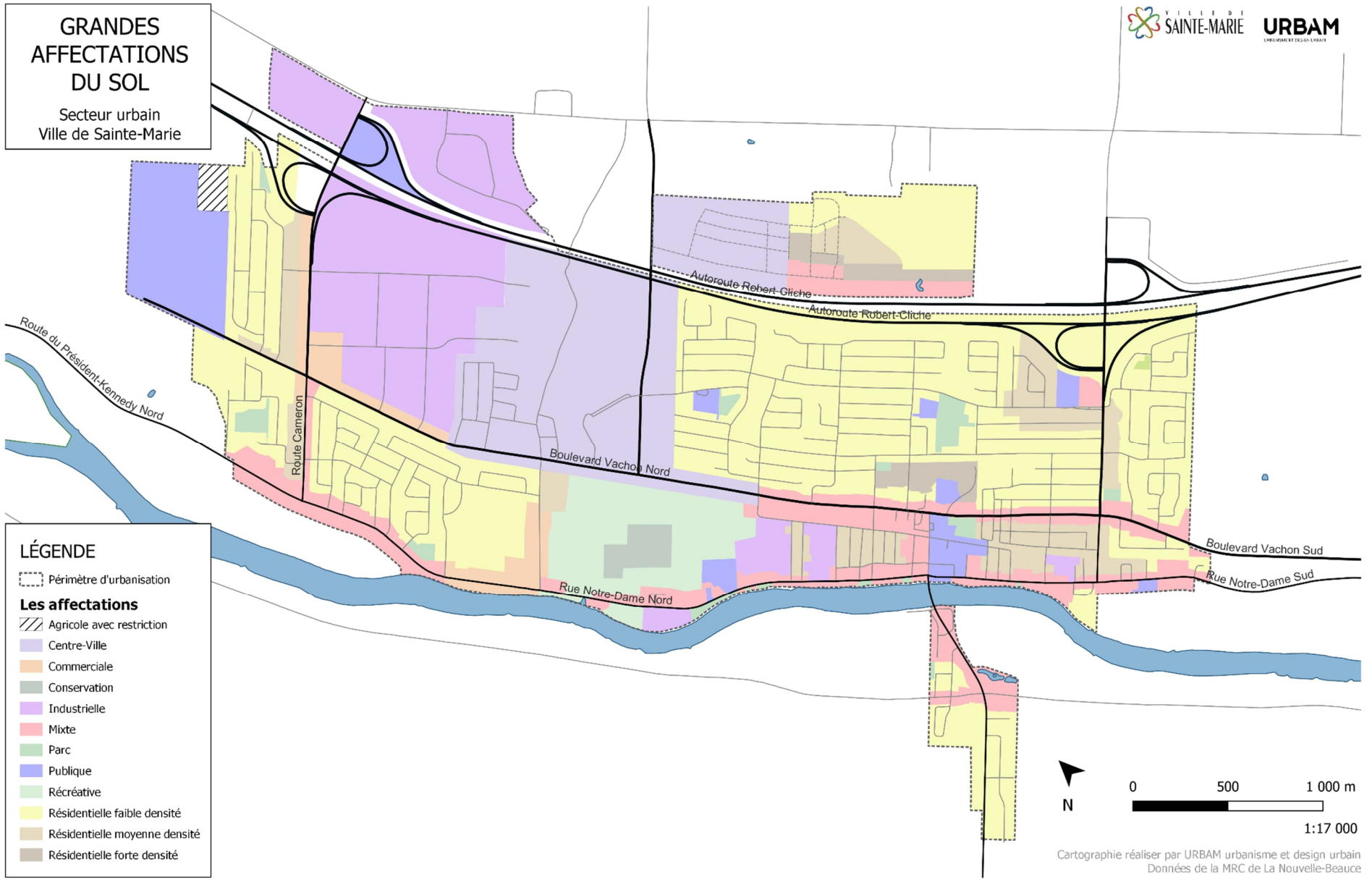
LÉGENDE

--- Périmètre d'urbanisation

Affectations rurales

- Agricole
- Agricole avec restrictions
- Agroforestière
- Mixte
- Récréative
- Résidentielle

ANNEXE G



ANNEXE H

Tableaux-synthèses des grandes orientations d'aménagement du territoire

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
Thème 1 - LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL		
1. Renforcer le rayonnement de Sainte-Marie comme centre de services régional dans Chaudière-Appalaches	1.1 Favoriser le développement et la rétention de commerces, de services et d'institutions d'envergure régionale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre les partenariats engagés avec la MRC de La Nouvelle-Beauce, les partenaires locaux et les municipalités voisines
	1.2 Attirer les nouveaux ménages à venir demeurer sur le territoire de Sainte-Marie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Affectation commerciale le long du boulevard Vachon, des routes Cameron et Chassé ▪ S'assurer d'une diversité de logements et de services
	1.3 Faire face aux transitions démographiques annoncées	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Préciser les densités de constructions souhaitées et la localisation des parcs
Thème 2 - LE MILIEU RURAL		
2. Assurer l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles sur l'ensemble de la zone agricole municipale	2.1 Favoriser le développement de l'activité agricole sous toutes ses formes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Affectation agricole et agroforestière telle qu'identifiée au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de La Nouvelle-Beauce
	2.2 Rentabiliser les investissements agricoles	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Permettre les usages agricoles sans restriction dans l'ensemble de l'affectation agricole et agroforestière ▪ Autoriser la sylviculture et les autres usages reliés à la forêt
	2.3 Limiter et contrôler le développement des fonctions non agricoles	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limiter les usages autres que l'agriculture ▪ Identifier la zone à urbaniser sur le territoire municipal (périmètre d'urbanisation) telle que définie par le schéma d'aménagement et de développement de la MRC de La Nouvelle-Beauce. ▪ Interdire de construire et de prolonger de nouvelles rues dans l'ensemble du territoire rural municipal

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
3. Préserver la cohabitation harmonieuse entre les activités agricoles et les activités non agricoles présentes sur le territoire rural municipal	3.1 Limiter les impacts des activités agricoles sur le milieu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appliquer les distances séparatrices relatives aux odeurs entre les bâtiments d'élevage et les autres usages ▪ Limiter les dérogations mineures relatives aux distances séparatrices ▪ Poursuivre l'entente avec les producteurs locaux concernant les périodes d'épandage ▪ Adopter les distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme ▪ Limiter l'activité agricole à la culture du sol sur les terres situées entre la route du Président-Kennedy et la rivière Chaudière à la limite nord du périmètre urbain. ▪ Affectation résidentielle aux rues publiques/privées existantes seulement ▪ Interdire l'ouverture de nouvelles rues
	3.2 Éviter les contraintes au développement des activités agricoles	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autoriser les résidences dans les secteurs de villégiature existants seulement (Lac Marcoux, Club du Vieux-Moulin, Secteurs dans les rangs Saint-François, Saint-Louis et Saint-Étienne. ▪ Limiter l'offre de services municipaux
4. Reconnaître la vocation de la route du Président-Kennedy sur le territoire municipal	4.1 Favoriser la consolidation des activités urbaines dans les secteurs à potentiel agricole restreint	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Affectation mixte (résidentielle et commerciale) le long de la route du Président-Kennedy entre la limite nord du périmètre urbain et la municipalité de Scott ▪ Affectation mixte de la limite sud du périmètre urbain jusqu'à la jonction de la route du Président-Kennedy et de la rue Notre-Dame ▪ Affectation mixte entre l'ancien encan d'animaux et la limite du territoire municipal de Vallée-Jonction ▪ Affectation agricole avec restrictions sur les terres situées entre la route du Président-Kennedy et la rivière Chaudière à la limite nord du périmètre urbain

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
Thème 3 – LE MILIEU URBAIN		
5. Une concentration de commerces et de services régionaux et de proximité	5.1 Prioriser la localisation des commerces et services au centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage – Permettre les usages habitation seulement aux étages supérieurs au rez-de-chaussée sur les axes urbains principaux
	5.2 Localiser les grands projets publics au centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concertation – Sensibiliser les acteurs du milieu ▪ Planification – Conserver une réserve foncière au centre-ville pour des projets envisagés à moyen et long terme
6. Une mixité et une intensité d’usages et d’activités	6.1 Favoriser la mixité horizontale (à l’échelle de la rue) et verticale (à l’échelle du bâtiment) d’usages le long des grands axes de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage – Diversifier les usages compatibles à la consolidation d’un centre-ville habité (logements multifamiliaux, petits commerces de proximité centrés sur le citoyen tels que café, bistros et restos, boulangeries, artisan, usages communautaires, etc.) sur les axes urbains principaux ▪ Zonage – Prohiber les usages générateurs de nuisances dans le centre-ville
	6.2 Favoriser la compacité et la densité à échelle humaine du centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage – Mettre en place des marges de recul maximales pour limiter l’espacement entre les bâtiments

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
7. Des logements accessibles, peu importe l'âge, le statut ou le revenu	7.1 Favoriser l'inclusion d'une gamme diversifiée d'habitations	<ul style="list-style-type: none">▪ Planification – Déterminer des sites propices à la construction avec des densités plus fortes et une gradation des hauteurs des bâtiments et modifier la réglementation en conséquence▪ Planification – Déterminer les sites propices à la construction d'habitations pour des clientèles particulières (aînés, ménages à faible revenu, travailleurs) et modifier la réglementation d'urbanisme en conséquence▪ Planification – Réserve foncière pour coopérative d'habitation ou logement social▪ Promotion – Travailler à la mise en place d'un office d'habitation ou en partenariat pour du logement coopératif▪ Zonage – Revoir les normes de hauteur dans certains secteurs▪ Planification – Mettre en place un cadre de gestion favorisant la diversification du parc immobilier résidentiel et mixte▪ Planification – Mettre en place un plan d'action assurant la disponibilité et l'abordabilité du logement locatif▪ Financement – Établir une structure de financement du logement social et abordable

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
8. L'humain au cœur du design urbain	8.1 Mettre le confort du piéton au cœur des aménagements publics et privés	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage – Revoir les normes d'implantation des bâtiments et du stationnement pour favoriser la compacité de l'encadrement bâti à proximité des espaces piétonniers ▪ PIIA – Miser sur la qualité de l'implantation et de l'intégration des nouvelles constructions ainsi que des travaux de rénovation du milieu urbain au centre-ville ▪ Zonage – Ajouter des normes concernant l'architecture des façades favorisant la transparence en rez-de-chaussée ▪ Réaménagement du domaine public – Réaménager Vachon et Saint-Martin afin d'en faire de véritable promenade urbaine animée, invitant à la marche
	8.2 Concrétiser des lieux d'échanges informels dans l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaménagement du domaine public – Lancer un concours de place éphémère avec 3 placettes pour animer et valoriser l'identité du centre-ville sur Vachon et Saint-Martin
9. Une plus grande résilience urbaine	9.1 Favoriser la qualité de la canopée urbaine et la réduction des îlots de chaleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage – Ajouter des normes concernant les matériaux de revêtement de toiture ▪ Zonage – Ajouter des normes d'aménagement des stationnements
	9.2 Prioriser l'infiltration des eaux pluviales et réduire l'imperméabilisation du sol	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Branchements – Ajouter des normes pour limiter les quantités de rejet d'eaux pluviales au réseau public ▪ Zonage – Ajouter des normes d'aménagement des stationnements
	9.3 Créer un maillage entre ville et nature	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planification – Réviser le plan directeur des parcs pour valoriser les espaces naturels existants (rivières, milieux humides, espaces boisés) au centre-ville ▪ Réaménagement du domaine public – Réaménager Chassé afin d'en faire un lien urbain vert, abondamment planté

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
Thème 3 – LE MILIEU URBAIN - LA FONCTION RÉSIDENIELLE		
10. Favoriser l'évolution de la fonction résidentielle à l'intérieur du milieu urbain afin de répondre aux besoins de la population	10.1 Conserver la population locale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre la diversification du cadre bâti
	10.2 Attirer les nouveaux ménages à venir s'installer à Sainte-Marie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réserver des espaces à la construction de logements multiples
	10.3 Améliorer la desserte en services à l'intérieur des quartiers résidentiels	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Permettre certains services professionnels et personnels (services de bureau, salons de coiffure, etc.) à titre d'usage complémentaire à la fonction résidentielle ▪ Adopter un règlement sur les usages conditionnels permettant l'implantation de commerces de proximité à l'intérieur des quartiers résidentiels
	10.4 Répondre aux besoins découlant du vieillissement de la population	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autoriser les résidences intergénérationnelles à l'intérieur des résidences unifamiliales
11. Assurer l'harmonisation du développement de la fonction résidentielle à l'intérieur du milieu urbain	11.1 Limiter les coûts d'implantation des infrastructures publiques	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre l'application du plan directeur des rues projetées ▪ Obliger les promoteurs à identifier les servitudes existantes ou requises pour le passage d'installations de distribution d'énergie et de transmission des communications ▪ Obliger la localisation des lignes de distribution d'énergie et de transmission des communications, en arrière-lot
	11.2 Assurer la continuité entre les différents secteurs de développement du milieu urbain	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir la typologie de construction en fonction de l'importance de la voie de circulation ▪ Obliger un minimum de 2 étages pour les bâtiments sur le boulevard Lamontagne ▪ Prévoir des normes de lotissement en fonction des différents usages résidentiels ▪ Contrôler l'utilisation du revêtement de façade des bâtiments principaux : <ul style="list-style-type: none"> ✓ interdire le vinyle ▪ Exiger la maçonnerie dans certains secteurs

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
12. Assurer l'intégration du bâti résidentiel au milieu environnant	12.1 Contrôler les qualités esthétiques relatives à l'aménagement des propriétés	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interdire l'aménagement des stationnements en cour avant pour les immeubles à logements multiples ▪ Imposer un délai de finition extérieure des bâtiments et d'aménagement des terrains ▪ Contrôler l'entreposage extérieur ▪ Interdire les matériaux permettant le blindage des bâtiments ▪ Contrôler l'implantation des maisons mobiles ▪ Augmenter les dimensions minimales des emplacements dans certains secteurs sensibles (Érablière Saint-Martin) ▪ Favoriser la conservation d'une proportion du couvert forestier sur les emplacements boisés ▪ Obliger la plantation d'un arbre par terrain ▪ Appliquer le règlement sur les nuisances ▪ Adopter un règlement sur l'occupation et l'entretien des bâtiments ▪ Promouvoir les programmes d'aide à la rénovation domiciliaire pour les propriétaires à revenus modestes en milieu rural (Ex. : RénoRégion)
	12.2 Préserver les caractéristiques naturelles du territoire à développer	
	12.3. Augmenter la valeur des milieux de vie	
Thème 3 – LE MILIEU URBAIN - LA FONCTION INDUSTRIELLE		
13. Consolider la vocation des parcs industriels existants	13.1 Rentabiliser les investissements publics	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Affectation industrielle telle qu'identifiée au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de La Nouvelle-Beauce
	13.2 Optimiser l'utilisation de l'espace à l'intérieur du parc industriel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Régir l'aménagement des cours avant et le revêtement des façades ▪ Contrôler l'entreposage extérieur
	13.3 Recevoir les usages non compatibles avec le milieu urbain	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contrôler les usages autorisés : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Activités de transformation, de fabrication ou d'assemblage ✓ Entreposage, commerce en gros, recherche et développement ✓ Entreprises commerciales occasionnant des nuisances

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
14. Disposer de l'espace nécessaire au développement de la fonction industrielle à l'intérieur du milieu urbain	14.1 Satisfaire aux besoins en espaces industriels pour les 10 prochaines années	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utiliser l'espace résiduel à l'intérieur des secteurs est et ouest. ▪ Établir la localisation du prochain site en fonction de ses caractéristiques naturelles, de sa visibilité, de son accessibilité et des possibilités d'expansion.
	14.2 Poursuivre le développement et la diversification de l'activité économique locale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifier la vocation du nouveau secteur industriel en continuité avec l'image de la partie est du parc existant ▪ Négocier avec la CPTAQ l'exclusion de la zone agricole du site prévu ▪ Acquérir les terrains ▪ Affectation industrielle du site ▪ Offrir une gamme étendue d'infrastructures et de services
	14.3 Répondre aux besoins des entrepreneurs locaux et régionaux	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir des normes spécifiques d'implantation à l'intérieur du règlement de zonage
15. Encadrer l'évolution des usages industriels implantés à l'extérieur des parcs industriels	15.1 Limiter les impacts associés au développement de sites où sont implantées des entreprises industrielles	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reconnaître les usages actuels seulement pour les industries situées à l'intérieur du périmètre urbain ▪ Prévoir des usages de remplacement aux industries et commerces présents en milieu rural

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
Thème 3 – LE MILIEU URBAIN - LA FONCTION COMMERCIALE		
16. Développer la vocation commerciale de la route Cameron et du boulevard Vachon jusqu'à l'avenue de la Seigneurie	16.1 Maximiser le potentiel de visibilité de la principale artère commerciale de la ville	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Affectation commerciale telle qu'identifiée au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de La Nouvelle-Beauce ▪ Contrôler les usages autorisés à l'intérieur des affectations commerciales ▪ Autoriser les usages commerciaux (regroupés ou non) ▪ Exiger des dimensions minimales de lots particulières en fonction des usages autorisés ▪ Obliger les bâtiments avec une hauteur minimale de 2 étages ▪ Régir l'affichage ▪ Contrôler le revêtement de façade des bâtiments principaux ▪ Contrôler l'aménagement des terrains, les aires de stationnement, de chargement et de déchargement des marchandises ▪ Obliger un espace de verdure supplémentaire pour les stationnements de plus de 50 places ▪ Limiter les possibilités d'expansion pour les usages industriels dérogatoires ▪ Faciliter la relocalisation des activités industrielles dérogatoires
	16.2 Renforcer le rôle de la ville comme centre de services régional	
	16.3 Offrir de nouveaux espaces commerciaux à des entreprises désirant s'implanter sur le territoire	
17. Encadrer le développement de la fonction commerciale et de services du boulevard Vachon entre les avenues de la Seigneurie et Marguerite-Bourgeoys	17.1 Favoriser le développement optimal de la fonction commerciale et de services sur cette partie de l'artère	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Affectation mixte dont la fonction commerciale de moyenne superficie
	17.2 Contrôler la transition de la fonction résidentielle à commerciale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contrôler les usages commerciaux autorisés ▪ Interdire les entreprises commerciales occasionnant des nuisances
	17.3 Assurer l'intégration des bâtiments commerciaux au bâti résidentiel existant	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contrôler le revêtement de façade des bâtiments principaux ▪ Régir l'affichage

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
18. Conserver la prédominance de la fonction résidentielle sur le boulevard Vachon entre l'avenue Marguerite-Bourgeoys et la limite sud du périmètre urbain	18.1 Conserver le caractère résidentiel du secteur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Affectation mixte (résidentielle/commerciale) entre Marguerite-Bourgeoys et la limite sud du périmètre urbain ▪ Interdire les dérogations mineures portant sur le stationnement
	18.2 Contrôler la transition de fonction résidentielle à commerciale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contrôler le revêtement de façade des bâtiments principaux ▪ Contrôler l'aménagement des terrains, les aires de stationnement, de chargement et de déchargement des marchandises ▪ Régir l'affichage
19. Abrogé		
20. Consolider la vocation commerciale de la route Chassé et du secteur adjacent à la route du Président-Kennedy	19.1. Rentabiliser les infrastructures existantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élargir l'emprise de la route afin d'être en mesure d'accueillir de nouvelles activités commerciales
	19.2 Offrir de nouvelles opportunités d'espaces commerciaux	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autoriser les activités commerciales occasionnant des nuisances
	19.3 Comblent les derniers emplacements vacants	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser et mettre en œuvre un plan de gestion de la zone inondable pour le secteur
21. Abrogé		

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
Thème 4 - L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DU MILIEU DE VIE		
22. Protéger l'intégrité de la ressource eau sur l'ensemble du territoire municipal	22.1. Préserver le caractère naturel des ruisseaux et des rivières sur le territoire municipal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obliger le raccordement de tous les nouveaux développements au réseau d'égout sanitaire à l'intérieur du périmètre urbain ▪ Obliger les nouvelles constructions hors réseau à être munies d'un système de traitement des eaux usées conforme ▪ Aménager, lorsque requis, des bassins de rétention pour réguler le débit des cours d'eau alimentés par les nouveaux développements résidentiels ▪ Assujettir tous les cours d'eau de la municipalité aux normes de protection des rives, du littoral et des plaines inondables ▪ Exiger des dimensions minimales des terrains et des distances minimales des rues situées en bordure d'un corridor riverain à un cours d'eau
	22.2 Limiter l'érosion des sols	
	22.3 Protéger les rives et le littoral des cours d'eau	
23. Mettre en valeur les espaces verts sur l'ensemble du territoire municipal	23.1 Offrir des lieux de détente multifonctionnels répondant aux besoins de la population	▪ Obliger les promoteurs à céder un terrain ou un montant pour fins de parcs
	23.2 Augmenter la qualité des milieux de vie	▪ S'assurer de prévoir des parcs de quartier à l'intérieur des nouveaux développements résidentiels
	23.3 Favoriser les opportunités d'échanges sociaux	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser le projet de débarcadère sur la rivière Chaudière ▪ Préserver les caractéristiques naturelles du parc du Réservoir Saint-Joseph ▪ Prévoir la réutilisation du site de l'usine Saint-Gabriel à des fins récréatives ▪ Récupérer les 2 lacs pour y permettre les activités récréatives

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
24. Protéger et mettre en valeur les arbres et les boisés sur l'ensemble du territoire municipal	24.1 Améliorer l'esthétique sur le territoire de la municipalité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obliger la plantation d'arbres en façade de tout nouveau bâtiment principal
	24.2. Augmenter la valeur des milieux de vie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre la plantation d'arbres sur les propriétés publiques
	24.3 Améliorer la qualité de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre l'application du règlement sur le déboisement et le reboisement en milieu rural
	24.4. Encourager le développement du tourisme rural	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autoriser tout projet récréatif à l'intérieur de l'affectation agroforestière dans la mesure où l'analyse du projet démontre l'absence d'impacts sur l'agriculture ▪ Affectation récréative au club de golf et à l'île aux Sapins ▪ Permettre l'implantation de tables champêtres, de gîtes du passant, la transformation à la ferme, la vente directe au consommateur comme usages complémentaires
25. Assurer la conservation et la mise en valeur de la diversité écologique du site du ruisseau du Marais	25.1 Mettre en valeur un espace situé à l'intérieur du périmètre urbain faisant partie du littoral en période de crues	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Affectation récréative sur l'ensemble du site
	25.2 Mettre à la disposition des citoyens un espace naturel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Affectation de conservation telle qu'identifiée au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de La Nouvelle-Beauce
26. Restreindre les activités en zone inondable sur l'ensemble du territoire municipal	26.1 Assurer la sécurité publique et limiter les risques de dommages matériels	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restreindre la construction en zone inondable
	26.2 Conserver le régime hydrique naturel du cours d'eau	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obliger l'immunisation des bâtiments constructibles
27. Assurer la qualité de vie et la sécurité de la population à proximité des sources de contraintes sur l'ensemble du territoire municipal	27.1 Garantir un seuil de quiétude acceptable à l'intérieur des milieux de vie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interdire le zonage résidentiel, commercial et de services à proximité de l'aire d'exploitation d'une carrière et d'une sablière
	27.2 Encadrer l'implantation d'activités contraignantes sur le milieu et le développement à proximité de celles-ci	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obliger les promoteurs à aménager un muret/remblai afin d'abaisser les niveaux sonores en bordure de l'autoroute 73
	27.3 Éviter les conflits d'usages	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir des normes de distances séparatrices s'appliquant aux chenils, aux prises d'eau potable, à la station d'épuration, aux cimetières et à l'ancien dépotoir

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
Thème 5 - LE PATRIMOINE BÂTI ET LES PAYSAGES		
28. Assurer la sauvegarde et la restauration du patrimoine bâti témoin de l'histoire mariveraine présente à l'intérieur du milieu urbain	28.1 Aider et sensibiliser les propriétaires à conserver la valeur de leur propriété	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre le programme de soutien financier à la restauration et à la sauvegarde des bâtiments patrimoniaux issus de l'inventaire municipal ▪ Sensibiliser les propriétaires à la valeur de leur bâtiment patrimonial avec l'aide du personnel de la Ville
	28.2 Préserver les caractéristiques architecturales des bâtiments patrimoniaux	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adopter un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour tous les bâtiments sur la rue Notre-Dame, de Saint-Georges à la Chapelle Sainte-Anne.
	28.3 Contrôler l'intégration des nouveaux projets au milieu environnant	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accorder une attention spéciale aux bâtiments patrimoniaux.
29. Assurer la préservation et la mise en valeur des paysages mariverains présents sur l'ensemble du territoire municipal	29.1 Assurer l'esthétique et la sécurité de l'affichage publicitaire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir des règles de localisation et d'implantation des enseignes publicitaires et des panneaux-réclame et réglementer leur entretien. ▪ Prohiber les panneaux-réclame là où il y a une vue sur la vallée : <ul style="list-style-type: none"> ✓ entre l'autoroute 73 et la rivière Chaudière ✓ entre la route 173 (Notre-Dame de Cameron au croisement de la voie ferrée) et la rivière Chaudière ✓ entre le rang Saint-Étienne et la rivière Chaudière
	29.2 Limiter l'impact visuel de certaines activités	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Régir l'implantation d'éoliennes et l'interdire en zone urbaine ▪ Interdire l'ouverture de nouveaux sites d'extraction entre le rang Saint-Étienne et le sommet de la vallée ▪ Inciter les propriétaires à réaménager les superficies au fur et à mesure de l'évolution de l'exploitation des sites d'extraction ▪ Obliger la dissimulation de l'entreposage extérieur commercial ou industriel de la voie publique par des clôtures et des écrans naturels ou bâtis. ▪ Réglementer l'aménagement des stationnements

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
Thème 6 - LES LOISIRS ET LA VIE COMMUNAUTAIRE		
30. Abrogé		
Thème 7 - LES INFRASTRUCTURES MUNICIPALES		
31. Maintenir un réseau routier de qualité donnant accès à l'ensemble du territoire	31.1 Faciliter le transport des personnes et des marchandises	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bonifier le plan directeur des rues
	31.2 Améliorer la sécurité des usagers du réseau routier local	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se doter d'un plan directeur d'aménagement des rues, des trottoirs et des voies cyclables ▪ Limiter les accès au rang Saint-Gabriel le long du parc industriel
32. Faciliter les déplacements à l'intérieur des développements résidentiels	32.1. Offrir des alternatives à l'automobile comme mode de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prévoir l'aménagement de sentiers piétons dans les nouveaux développements résidentiels
	32.2 Favoriser un mode de vie actif chez la population locale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer un plan directeur du réseau cyclable
33. Améliorer la qualité esthétique des principales voies d'accès au territoire municipal	33.1 Renforcer le rôle de la ville comme centre de service régional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménager les emprises de la route du Président-Kennedy nord et sud
	33.2 Améliorer l'esthétique des principales voies de circulation et des accès à la ville	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer l'apparence de la route Cameron : éclairage, plantations, mobilier urbain, signalisation, affichage, etc. ▪ Contrôler l'aménagement des terrains, les aires de stationnement, de chargement et de déchargement des marchandises
34. Abrogé		
35. Optimiser l'utilisation des infrastructures municipales	35.1 Répondre aux besoins de la population et des entreprises	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Construire une usine de filtration de l'eau de la rivière Chaudière ▪ Desservir en eau le secteur ouest du périmètre urbain ▪ Relocaliser le service de police à l'intérieur de l'ancien CHSLD
	35.2 Éviter le gaspillage des ressources	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adopter une politique de gestion de l'eau potable

ANNEXE H

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
Thème 8 - LE TRACÉ PROJETÉ ET LE TYPE DES PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION ET DES RÉSEAUX DE TRANSPORT		
36. Le réseau viaire		
37. Améliorer le réseau de transport actif	37.1 Assurer une mobilité sécuritaire, inclusive et durable vers le centre-ville	▪ Réaliser un plan de mobilité durable orienté selon la Vision zéro