Communauté métropolitaine de Québec

Culture et Communications Québec

Mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain de la Communauté métropolitaine de Québec

Réalisation de 4 plans directeurs de paysages : Diagnostic + Vision

version finale - mai 2013

groupe A annexe U
architectes
designers urbains
urbaniste

TABLE DES MATIÈRES

- Secteur A - Saint-Grégoire, Chute Montmorency et entrée de l'île d'Orléans
- Secteur B - Installations portuaires de Québec, Chantiers maritimes Davie et Traverse Québec-Lévis
- Secteur C - Battures et terrasses de Sainte-Anne-de-Beaupré
- Secteur D - Axe de la rivière Sainte-Anne-du-Nord à Beaupré

CRÉDITS

Communauté métropolitaine de Québec

Chargés de projet — Chantale Prud'homme, Claude Langlois

Ministère de la Culture et des Communications

Suivi de projet — Geneviève Dion

Groupe A/Annexe U

Chargés de projet — Érick Rivard, Rémi Morency

Équipe de recherche et de rédaction — Alexandre Laprise, Karine Marchand, Simon Pelletier, Marie-Noëlle Chouinard

Version finale, projet #11-37

CONTEXTE

En 2008, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) procédait à une vaste étude, l'Atlas des unités de paysage de la Communauté métropolitaine de Québec, ayant pour but de mieux connaître ses paysages. Cette étude a notamment permis d'identifier 44 unités de paysage qualifiées d'intérêt métropolitain. Ces unités de paysage se démarquent par leur qualité visuelle, leur caractère emblématique, leur attrait récréotouristique, leur appropriation sociale ou leur intérêt patrimonial, naturel et économique. De cet Atlas, a découlé un plan d'action recommandant la réalisation de plans directeurs de paysage.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), en vigueur depuis le 15 juin 2012, précise des orientations et des objectifs concernant les paysages métropolitains, particulièrement aux stratégies 9 « attirer en valorisant nos paysages identitaires » et 10 « attirer en faisant du fleuve Saint-Laurent un élément rassembleur ». Le PMAD définit des critères concernant les unités de paysage d'intérêt métropolitain de même que des prescriptions concernant la protection et la mise en valeur des bassins visuels du fleuve. Les présents plans directeurs de paysage correspondent à quatre projets pilotes visant la mise en valeur de paysages d'intérêt métropolitain, réalisés dans le cadre d'une entente de partenariat entre la CMQ et le ministère de la Culture et des Communications (MCC). Les plans directeurs de paysage visent la mise en place d'une approche concertée avec les MRC et les municipalités afin de définir des mesures et des actions pour préserver, mettre en valeur et aménager les paysages retenus. Ces plans directeurs de paysage constituent également des exemples d'applications des divers objectifs poursuivis par le PMAD.

LES TERRITOIRES À L'ÉTUDE

Quatre territoires ont été ciblés pour l'élaboration des projets pilotes. Leur choix s'appuie sur une volonté de développer, au sein de ces espaces, les liens entre les diverses réalités physiques, administratives, récréatives ou historiques présentes ou latentes. Pour chacun des territoires, des enjeux particuliers d'aménagement sont en cours ou à venir, d'où l'importance de la présente réflexion. Ces territoires sont :

- **Secteur A :** constitué du site de la chute Montmorency et son anse, du quartier Saint-Grégoire à Québec, de la municipalité de Boischatel ainsi que du pont et de l'entrée de l'île d'Orléans;
- **Secteur B :** constitué des installations portuaires de Québec (actuelles et futures), du secteur de la Traverse Québec-Lévis (sur les deux rives) et des chantiers maritimes de la Davie;
- **Secteur C :** constitué de la municipalité de Sainte-Anne-de-Beaupré, notamment l'axe constitué du quai, de la basilique et du haut de l'escarpement;
- **Secteur D :** constitué de l'axe des rivières Sainte-Anne-du-Nord et Jean-Larose à Beaupré.

LE PLAN DIRECTEUR DE PAYSAGE

Le plan directeur de paysage est un outil d'aide à la décision qui permet d'anticiper l'évolution d'un paysage et qui propose une série d'objectifs communs afin de protéger, de mettre en valeur et d'aménager un paysage (ce plan n'est pas opposable aux tiers). Le plan directeur de paysage illustre et transpose sur le territoire la vision et les intentions du projet de paysage. Cette vision est basée sur un diagnostic concerté qui permet de déceler les caractéristiques fondamentales d'un paysage donné. Le plan sert d'outil de référence pour assurer la cohérence des actions menées par les différents intervenants du domaine privé ou public. Il peut également servir de référence dans l'application locale des politiques et interventions ministérielles et dans le cadre de la gestion quotidienne des MRC, des municipalités et de divers intervenants du milieu dont les actions touchent au paysage. Le plan directeur de paysage sert aussi d'outil de sensibilisation aux paysages métropolitains auprès des divers intervenants qui modifient le paysage. Il aide à lire et à comprendre les qualités des paysages et à mieux y intervenir.

Le plan directeur de paysage propose un cadre de référence pour :

La définition d'actions de gestion du paysage visant, par exemple, à :

- conserver des panoramas;
- conserver des percées visuelles d'intérêt;
- définir et maintenir les traits caractéristiques d'espaces naturels ou urbains.

La protection ou la conservation d'éléments significatifs ou caractéristiques d'un paysage, issue de leur valeur patrimoniale, écologique, culturelle, sociale ou symbolique :

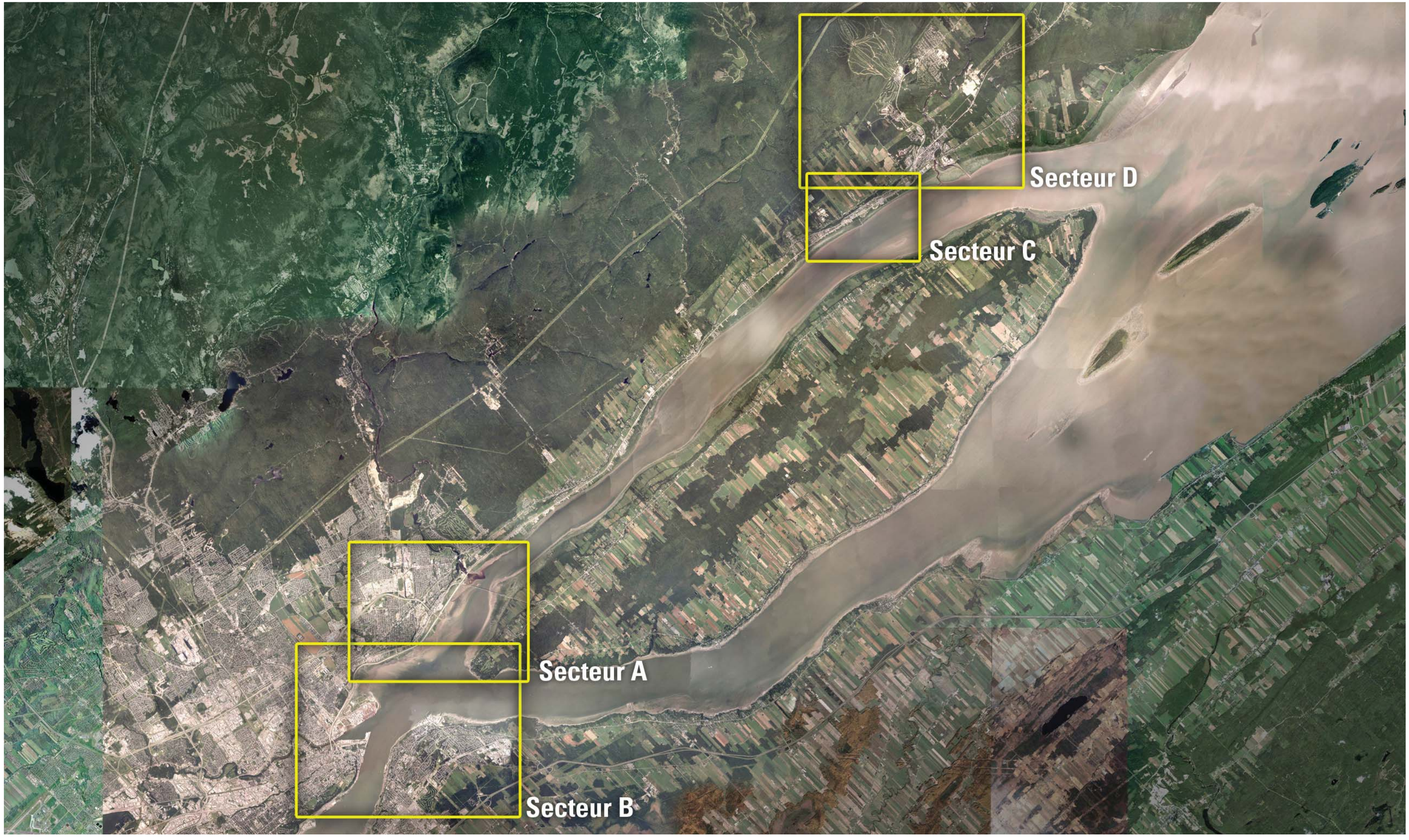
- conservation d'ensembles, d'aménagements ou de sites à valeur patrimoniale;
- protection d'espaces naturels sensibles ou structurants;
- préservation de lieux identitaires.

La réalisation de projets d'aménagement en ce qui a trait à la mise en valeur, à la requalification ou à la création de paysages :

- aménagement de boulevards, de circuits piétonniers ou cyclables, d'espaces collectifs publics;
- aménagement de villégiature en rive ou en montagne;
- normes d'encadrement pour l'intégration de nouveaux développements résidentiels, industriels ou commerciaux.

Du plan directeur de paysage découle différentes actions, dont :

- L'ajustement d'outils existants afin de privilégier des actions cohérentes avec les qualités du paysage;
- L'adoption d'outils de planification par une municipalité ou une MRC découlant des mesures énoncées au plan directeur de paysage;
- Des mesures incitatives afin de soutenir la mise sur pied de programmes ou d'actions de mise en valeur des paysages.
- Etc.


Secteur D
Secteur C
Secteur A
Secteur B

DÉMARCHE POUR LA RÉALISATION DE CHACUN DES PLANS DIRECTEURS DE PAYSAGES

De manière à mettre en place une approche concertée, un comité technique a assuré le suivi de l'avancement des plans directeurs de paysage. Ce comité regroupait des représentants provenant de ministères (Transport Québec et MCC), d'organismes (Commission de la Capitale nationale, Table de concertation sur les paysages de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et Charlevoix Est, Port de Québec), des MRC de Lévis, La Côte-de-Beaupré, de l'île d'Orléans, de l'Agglomération de Québec et des municipalités, concernés par les secteurs d'étude. Des rencontres sectorielles, regroupant des élus, des représentants des municipalités ou des membres de Comité consultatif d'urbanisme ont permis de valider le diagnostic élaboré, la vision et les mesures proposées.

1 : Connaissance et diagnostic du paysage

La caractérisation du paysage permet de mieux connaître le territoire et de poser un diagnostic éclairé des forces agissant sur l'évolution de son paysage. Le paysage tel qu'observé aujourd'hui est le fruit d'une succession d'évènements, de choix et de gestes planifiés ou spontanés et impliquant une multitude d'acteurs. Il importe de déceler les caractéristiques fondamentales de cette composition dans le temps, ce qui fait qu'un paysage est unique et significatif. On s'attarde ainsi tant à des éléments emblématiques et singuliers (par exemple, des repères visuels forts, des éléments naturels marquants), mais aussi, et surtout, aux relations particulières entre tous les autres éléments relevant de l'« ordinaire » (le bâti, les diverses voies de circulation, le découpage des lots, les installations publiques, etc.). Ces relations sont caractéristiques à un lieu donné et souvent influencées par les éléments naturels. Ces deux sujets (emblèmes et relations) forment la base de l'étude des paysages.

La caractérisation du paysage impose :

- De définir des sous-secteurs du territoire sur la base de caractéristiques homogènes ou dont la cohérence rend indissociables les composantes. Cette subdivision permet une analyse plus fine et plus cohérente du territoire à l'échelle locale;
- D'identifier les éléments identitaires, les valeurs attribuées au territoire;
- Déceler les structures organisationnelles, les caractéristiques fondamentales, le génie du lieu;
- D'analyser et d'expliquer la provenance de certains éléments qui composent le paysage actuellement perceptible.

Pour chaque secteur une carte synthèse est réservée au découpage. On y présente tant les sous-secteurs faisant l'objet d'une analyse approfondie que ceux sommairement analysés. Ensuite, vient le diagnostic qui, pour tous les secteurs, se fait en deux temps. D'abord, les *forces*, *faiblesses* et *enjeux* (voir les définitions pour de plus amples détails) sont présentés à l'échelle élargie du secteur. Chacun des trois thèmes est représenté sur une carte distincte qui permet d'en apprécier l'étendue et les relations spatiales entre les différents éléments. Dans un second temps, le diagnostic se fait, à une échelle plus fine et approfondie, par l'analyse des *forces*, *faiblesses* et *enjeux* pour chacun des sous-secteurs. Ainsi, une seule carte de diagnostic à l'échelle détaillée permet de visualiser d'un seul coup d'œil les interrelations entre les *forces*, *faiblesses* et *enjeux*. Comme complément graphique, les éléments cartographiés ont été rapportés sur des *photographies panoramiques* illustrant l'ensemble du sous-secteur, et ce, depuis la rive opposée du fleuve Saint-Laurent. Ces panoramas permettent d'apprécier la troisième dimension des bâtiments, infrastructures ou éléments naturels et leur place dans la composition du paysage perçu à partir du fleuve. Par ailleurs, ils s'inscrivent directement dans la préoccupation du PMAD de protection et de mise en valeur des bassins visuels du fleuve Saint-Laurent.

Pour chaque sous-secteur, le diagnostic est organisé autour des *éléments structurants* du paysage, c'est-à-dire des éléments dont la présence géographique influence grandement l'occupation du territoire, son organisation et donc son paysage. Ces éléments sont limités et souvent récurrents d'un sous-secteur à un autre. Les tableaux de diagnostic ont comme base ces éléments structurants. À échelle détaillée, ces cartes sont combinées à une *sélection de photographies* prises sur le site public de partage en ligne Panoramio et répertoriées sur Google Maps. Ces dernières ont été choisies dans un désir d'élargir les points de vue sur les paysages et de valoriser la sensibilité des citoyens à l'égard des paysages à l'étude.

Deux études complémentaires permettent d'appuyer le diagnostic. Premièrement, il y a l'inventaire d'éléments bâtis patrimoniaux, réalisé par la firme Bergeron Gagnon Inc., mandatée par la CMQ. Cette première étude contient un inventaire de tous les bâtiments et ensembles de bâtiments d'intérêt patrimonial, compris dans les secteurs d'étude des présents plans directeurs de paysage. L'inventaire et son contenu détaillé sont compilés dans un document complémentaire à l'étude en question. Cet inventaire d'éléments bâtis patrimoniaux s'attarde tant aux éléments faisant l'objet d'une protection patrimoniale que ceux qui ne sont sous aucune juridiction de protection mais qui révèlent un intérêt patrimonial fort. Les divers bâtiments d'intérêt patrimonial sont représentés sur les cartes de diagnostic de tous les sous-secteurs à l'aide d'un point de couleur magenta. Leur nombre et concentration font état des secteurs plus sensibles d'un point de vue patrimonial et pour lesquels des mesures de protection et de mise en valeur devraient être envisagées. Deuxièmement, il y a l'annexe 5 du PMAD où sont présentés les points permettant l'observation des « paysages d'intérêt métropolitain ». Ce sont les points de couleur jaune sur les cartes diagnostic des plans directeurs. La localisation et concentration de ces points permettent également de cibler des lieux d'où les perspectives et panoramas visuels sont exceptionnels, donc à mettre en valeur et à protéger.

2 : Validation du diagnostic

Cette étape constitue un temps essentiel pour assurer l'implication des différents partenaires dans les projets pilotes. Elle a été l'occasion de présentations, de liens et de rencontres avec des élus et des représentants du milieu. Dans ce processus, le diagnostic a été présenté et validé par ces partenaires.

Des rencontres ont été organisées pour chaque secteur (parfois même sous-secteur) d'analyse permettant une validation, des échanges et des ajustements au diagnostic afin de réellement représenter les enjeux locaux du paysage.

3 : Définition des objectifs

Les objectifs énoncés sont directement tirés du PMAD et mis en relation avec les diverses stratégies qui touchent les paysages. Ils se réfèrent plus particulièrement aux stratégies 9 et 10 concernant les paysages et le fleuve Saint-Laurent. Il est à noter que cette étape est intimement liée avec l'étape suivante des plans (étape 4 : Vision) qui illustre concrètement comment ces objectifs peuvent se traduire à une échelle détaillée. Le but de cette phase consiste donc à construire, en concertation avec les partenaires, le projet de paysage et de le lier au cadre plus large de l'aménagement et du développement du territoire.

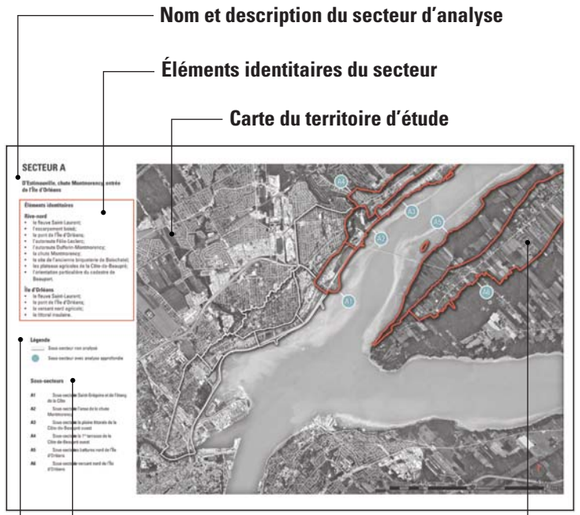
4 : Élaboration d'un plan d'action : Vision

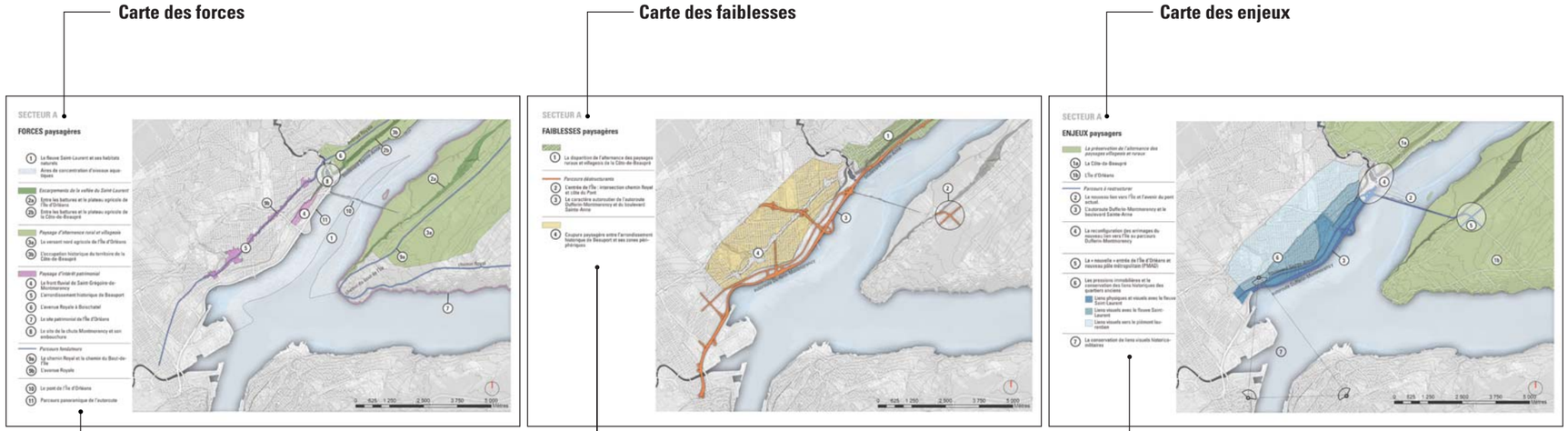
La vision énonce des suggestions concernant des outils, des mesures et des instruments à mettre en place pour assurer la mise en valeur et la préservation des paysages d'intérêt métropolitain, de même que la lisibilité des éléments structurants et identitaires des paysages. Les mesures et actions proposées sont tantôt précises, tantôt plus abstraites, laissant aux acteurs du milieu une plus grande liberté d'action. Il est important de souligner qu'en matière de paysage, les cycles de transformations et de changements peuvent être soit très rapides, soit très longs. Parfois, les effets d'une action ne pourront véritablement se faire sentir que quelques décennies plus tard. C'est pourquoi les mesures et actions doivent être visionnaires. La vision dégagée à cette étape a également fait l'objet de rencontres sectorielles de validation afin de s'assurer d'une concertation avec le milieu.

L'ensemble du processus méthodologique est aussi explicité par les grilles de diagnostic et de vision présentées à la page suivante. Ce tableau, organisé selon les sous-secteurs d'analyse définis pour chacun des territoires d'études, vise à colliger l'information en un seul outil, facile à consulter et à utiliser.

Caractéristiques utilisées pour l'analyse des sous-secteurs et pour proposer des critères d'aménagement

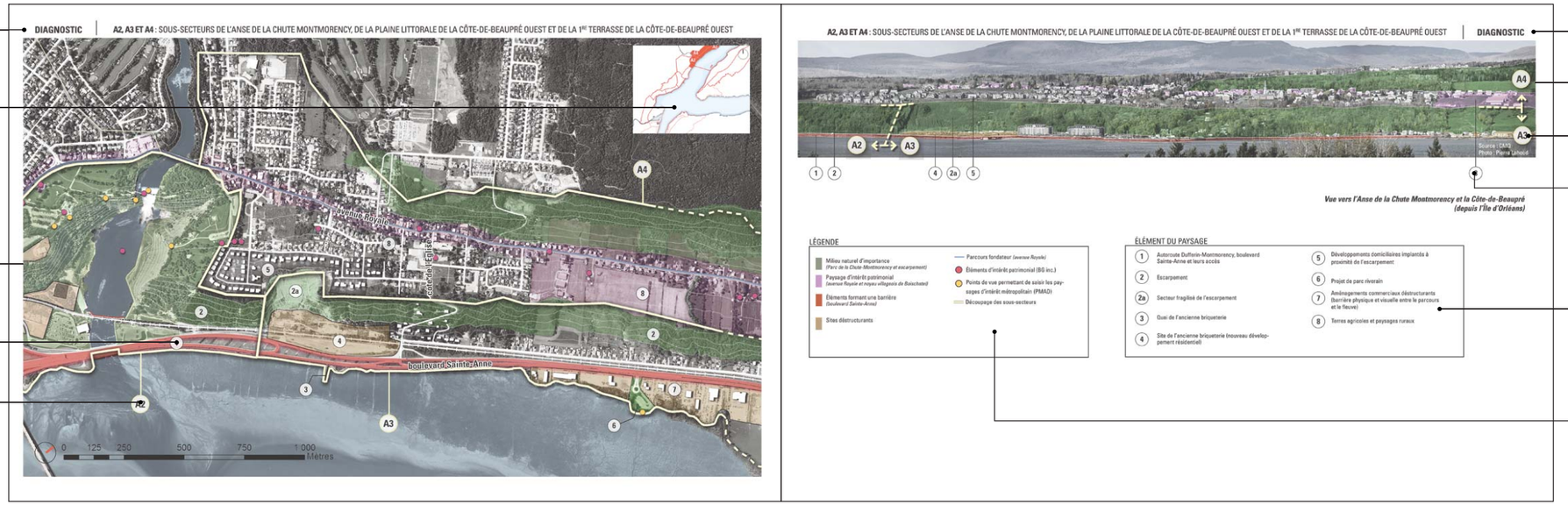
- Éléments structurants du paysage et particularités du secteur;
- Parcellaire et trame urbaine;
- Utilisation du sol;
- Espaces publics, récréatifs, existants ou projetés;
- Patrimoine bâti;
- Typologie du milieu bâti;
- Signalisation, affichage, éclairage, mobilier urbain, etc.;
- Espaces naturels;
- Infrastructures aériennes, câblées ou verticales.





DIAGNOSTIC

Analyse plus fine des forces, faiblesses et enjeux d'un sous-secteur



Nom des sous-secteurs analysés

Onglet permettant le repérage des sous-secteurs

Carte d'analyse des sous-secteurs

Élément marquant du paysage

Numérotation des sous-secteurs

Nom des sous-secteurs analysés

Panorama d'analyse des sous-secteurs

Numérotation des sous-secteurs

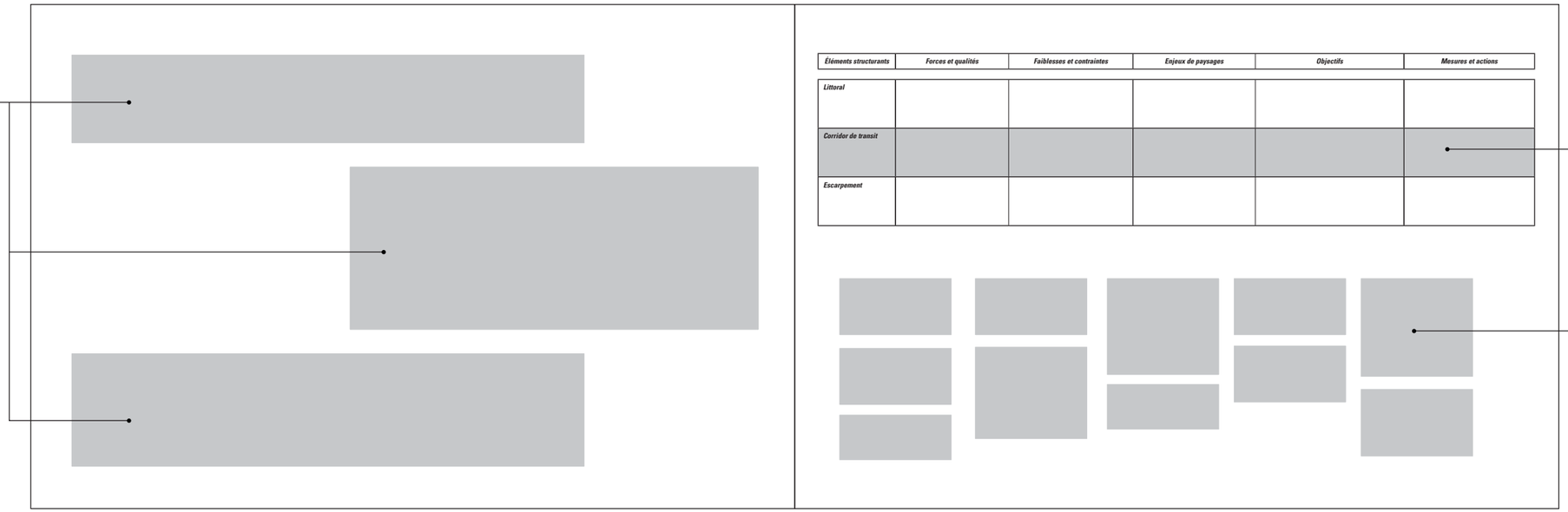
Élément marquant du paysage

Identification des éléments marquants du diagnostic paysager

Légende des éléments et couleurs présents sur les cartes et panoramas

DIAGNOSTIC ET VISION

Analyse plus fine des forces, faiblesses et enjeux d'un sous-secteur et présentation des objectifs et de la vision



LEXIQUE

- ***Activité commerciale non structurante* :** activité commerciale qui ne participe pas à la structure sociale et géographique du territoire, soit par son insertion en dehors des zones de concentration d'habitations, soit par son implantation en rupture avec le contexte urbain (aménagements inadéquats de la parcelle commerciale).

- ***Barrière visuelle*** : élément naturel ou anthropique qui obstrue le champ de vision.

- ***Boulevard urbain*** : axe paysagé qui est à la fois une artère de circulation et un espace public. Il est traité de manière à faciliter la cohabitation des divers modes de transports (transport en commun, marche, vélo et voiture) et à rendre les cheminements agréables et sécuritaires pour tous. On y retrouve entres autres un mobilier et un éclairage adatpés à l'échelle haumaine, l'absence de distributions câblées aériennes, un nombre d'entrées charetières restreint pour éviter les croisements non-sécuritaires, ainsi que des intersections facilement traversables.

- ***Élément d'intérêt patrimonial*** : élément physique (bâtiment, ensemble de bâtiments, composante géographique, élément d'ingénierie, etc.) identitaire témoignant de la culture d'un groupe d'individus. Il s'agit ici autant d'un témoin du passé que de celui susceptible de devenir le patrimoine de demain.

- ***Élément identitaire*** : composante du paysage qui permet de s'identifier à une portion du territoire. Ces éléments sont naturels ou anthropiques et participent de façon positive ou négative au paysage.

- ***Élément structurant*** : composante physique qui caractérise le paysage et qui permettent le découpage des sous-secteurs.

- ***Enjeux*** : ensemble des actions planifiées ou souhaitées pour un secteur donné pouvant avoir un impact sur le paysage.

- ***Faiblesses*** : regroupent les éléments déstructurants, dégradés, ou toute autre composante qui perturbent la lecture du paysage, sa conservation ou sa mise en valeur.

- ***Forces*** : regroupent les éléments structurants, identitaires, emblématiques ou toute autre composante qui participent à la lecture du paysage, sa conservation ou sa mise en valeur.

- ***Mesures de préservation (conservation)*** : ensemble des activités visant à assurer la pérennité des composantes du territoire (biens patrimoniaux), et ce, quelle que soit leur échelle.

- ***Panorama*** : vue très large (plus de 90 degrés) sur un élément d'intérêt qu'on peut saisir de façon globale. Il peut s'agir d'un élément du site naturel, de la silhouette urbaine ou encore d'un ensemble de constructions particulièrement vaste.

- ***Parcours*** : élément du réseau viaire appartenant au domaine public. Un qualificatif pourrait lui être attribué pour le situer à l'intérieur d'un système hiérarchique : parcours fondateur, d'implantation, de raccordement, etc.

- ***Parcours d'entrée* :** parcours constituant l'une des portes d'entrée principale d'une agglomération urbaine.

- ***Parcours déstructurant*** : parcours qui désorganise l'environnement bâti, en rupture avec l'occupation historique du territoire.

- ***Parcours fondateur*** : voie initiale et le plus souvent spontanée qui s'est développée sur un territoire donné pour relier le plus aisément deux points (établissements) ou un ensemble de points.

- ***Paysage*** : trace visible des interactions entre le caractère naturel d'un lieu et les activités humaines qui y ont cours. Le paysage implique la perception d'un observateur (représentation mentale).

- ***Paysage de banlieue*** : composé de quartiers résidentiels en pochettes (développement ségrégé du reste du tissu urbain), souvent détachés du paysage villageois en rupture avec les modes d'organisation récurrents du tracé des rues, de l'implantation, du gabarit, de la volumétrie et même de la coloration du bâti.

- ***Paysage hétérogène*** : composé de plusieurs développements commerciaux axés sur la consommation rapide et les aménagements de type « tout à l'auto ». Caractéristiques de la « strip commerciale », ces lieux s'identifient par la présence d'un affichage commercial sur rue lié à la vitesse de déplacement, un bâti en retrait de la voie permettant l'aménagement d'un stationnement en façade et une architecture pauvre en intérêt ou clinquante. On retrouve aussi d'autres types d'activités humaines à l'intérieur des paysages hétérogènes (habitations, industries).

- ***Paysage rural*** : composé d'éléments liés de près ou de loin aux activités agricoles et forestières : les terres agricoles cultivables, en friches ou en transformation, et le bâti spécialisé qui lui est propre : une maison légèrement plus en retrait que dans le cas du paysage villageois, une grange ou une étable, et la présence de plusieurs dépendances en retrait de la maison. Le paysage forestier fait référence aux formations végétales spontanées ou aménagées. La présence d'un couvert forestier constitue, le plus souvent, la limite visuelle de cette unité de paysage.

- ***Paysage d'intérêt patrimonial*** : partie d'un territoire qui regroupe une grande quantité d'éléments d'intérêt patrimonial et qui forme un tout dont l'intérêt dépasse la somme des éléments, de par les interrelations physiques, visuelles et historiques de ces éléments.

- ***Paysage villageois*** : tissu urbain issu de la division agricole dont le morcellement des terres en lots de plus petite superficie permet l'implantation d'habitations de façon plus dense. La typologie du bâti initial est quasi la même que celle du paysage rural. L'insertion des activités commerciales constitue la principale raison des transformations du bâti et de l'augmentation de son gabarit. Le centre de cette unité est caractérisé par un rassemblement de bâtiments publics agissant comme repères visuels, tels que l'église, le presbytère, l'école, etc.

- ***Paysage de villégiature*** : composé d'éléments rattachés à un usage du territoire à des fins de repos, de loisirs et d'évasion. Cette unité est caractérisée par la cohabitation de milieux résidentiels et spécialisés axés sur le loisir.

- ***Perspective visuelle*** : vue sur un ensemble d'éléments d'intérêt plus ou moins lointain à partir d'un point donné. De façon générale, la perspective visuelle est moins large que le panorama.

- ***Perspective visuelle d'intérêt métropolitain*** : vue sur un ensemble d'éléments d'intérêt plus ou moins lointain à partir d'un point donné dont la perception est de l'ordre du territoire de la CMQ.

- ***Repère visuel*** : élément généralement construit qui, de par sa nature exceptionnelle (par opposition aux éléments communs et récurrents du paysage), est reconnaissable et ponctue le paysage. Un élément naturel du paysage peut aussi constituer un repère. Les repères participent à la compréhension globale d'un territoire.

- ***Séquence rurale/villageoise*** : séquence caractéristique des parcours fondateurs où les paysages ruraux et villageois sont perçus en alternance témoignant d'une logique d'occupation du territoire.

- ***Unité de paysage*** : partie d'un territoire donné qui possède des éléments récurrents et une organisation relativement homogène, qui permettent sa perception et sa compréhension globale par un observateur. Les activités humaines, les composantes géographiques (hydrographie, topographie, couvert végétal) et les grandes infrastructures anthropiques participent au découpage du territoire en unité de paysage.

ABRÉVIATIONS UTILISÉES

- ***BG inc. :*** Bergeron Gagnon inc.
- ***CCNQ*** : Commission de la capitale nationale du Québec
- ***CMQ*** : Communauté métropolitaine de Québec
- ***MTQ*** : Ministère des Transports du Québec
- **PMAD** : Plan métropolitain d'aménagement et de développement
- ***SÉPAQ*** : Société des établissements de plein air du Québec
- ***VL*** : Ville de Lévis
- ***VQ*** : Ville de Québec

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

L'enjeu principal motivant le choix du secteur A est le questionnement entourant le pont de l'île d'Orléans, c'est-à-dire son remplacement potentiel jumelé aux réflexions sur l'avenir de la structure actuelle. Le secteur comprend les deux rives du chenal nord du Saint-Laurent à la hauteur du pont, soient le quartier Saint-Grégoire de Québec, le Site patrimonial de la Chute-Montmorency, la partie extrême ouest de la Côte-de-Beaupré et l'entrée du site patrimonial de l'Île-d'Orléans.

Ce secteur renferme de nombreux repères visuels naturels et anthropiques exceptionnels, à savoir la chute Montmorency et son anse, le fleuve Saint-Laurent, l'île d'Orléans, les plateaux agricoles et l'escarpement naturel de la Côte-de-Beaupré ainsi que le pont de l'île d'Orléans ce qui confère à ce secteur une forte portée paysagère. De plus, sa juxtaposition au territoire de la Ville de Québec en fait la « porte d'entrée est » à la région métropolitaine. L'axe du boulevard Sainte-Anne et de l'autoroute Dufferin-Montmorency revêt une grande importance à ce niveau.

La chute Montmorency est certainement un des attraits touristiques les plus visités de la région de Québec depuis le 19e siècle. Au-delà de la beauté des éléments naturels auxquels s'intégrèrent des réalisations architecturales, touristiques et industrielles, le site est reconnu pour ses valeurs historique, paysagère et emblématique. Le site élargi de la chute a d'ailleurs été classé site patrimonial par le ministère de la Culture et des Communications. Les limites de ce site (voir découpage du sous-secteur A2) comprennent entre autres le Parc de la Chute-Montmorency, géré par la SÉPAQ. Par ailleurs, la diversification et le développement de l'offre récréotouristique sur le site sont des enjeux d'intégration importants.

Juste à l'ouest, le quartier Saint-Grégoire est historiquement lié à la rivière Montmorency. Autrefois un quartier ouvrier, il a spontanément été aménagé pour accueillir les travailleurs de l'ancienne usine Dominion Textile installée à l'embouchure de la rivière et maintenant disparue. Acien front fluvial, ce noyau villageois est caractérisé par une trame urbaine serrée et dense typique du début du 20e siècle, ainsi qu'un gabarit de bâti uniforme. Aujourd'hui, ce secteur de la Ville de Québec est enclavé entre les autoroutes Félix-Leclerc et Dufferin-Montmorency ainsi que l'escarpement naturel et le Parc de la Chute-Montmorency.

De l'autre côté de la chute Montmorency se trouve le territoire de la municipalité de Boischatel. Le cœur villageois est traversé par l'avenue Royale et se situe au haut d'un escarpement important qui divise la partie littorale de la Côte-de-Beaupré du plateau agricole supérieur. L'alternance entre les paysages villageois et les champs agricoles dégageant de larges panoramas est très certainement une des caractéristiques fondamentales des paysages de la Côte-de-Beaupré. Située tout juste à la limite est du territoire de la Ville de Québec, la municipalité subit de très fortes pressions de développement pour accueillir de nouveaux résidents.

Finalement, de l'autre côté du chenal nord du fleuve, l'île d'Orléans est également caractérisée par une alternance entre les paysages ruraux et villageois le long du chemin Royal. Il s'agit là d'une des caractéristiques principales du site patrimonial englobant toute l'île. Elle est reconnue non seulement pour ses valeurs historiques et paysagères que lui confère son caractère insulaire. L'entrée de l'île actuelle est située entre deux villages et le pôle ainsi créé près de Saint-Pierre est bien peu typique des paysages de l'Île, que ce soit dans son architecture ou encore dans les aménagements qu'on y retrouve. Le questionnement actuel autour du lien routier avec la rive nord est certainement une occasion de repenser tout ce secteur en entier. Par ailleurs, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement identifie un pôle métropolitain de développement (type 4) à Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans. Le cœur du village est donc ciblé pour implanter divers commerces et aménagements à portée régionale.

SECTEUR A

SAINT-GRÉGOIRE, CHUTE MONTMORENCY ET ENTRÉE DE L'ÎLE D'ORLÉANS

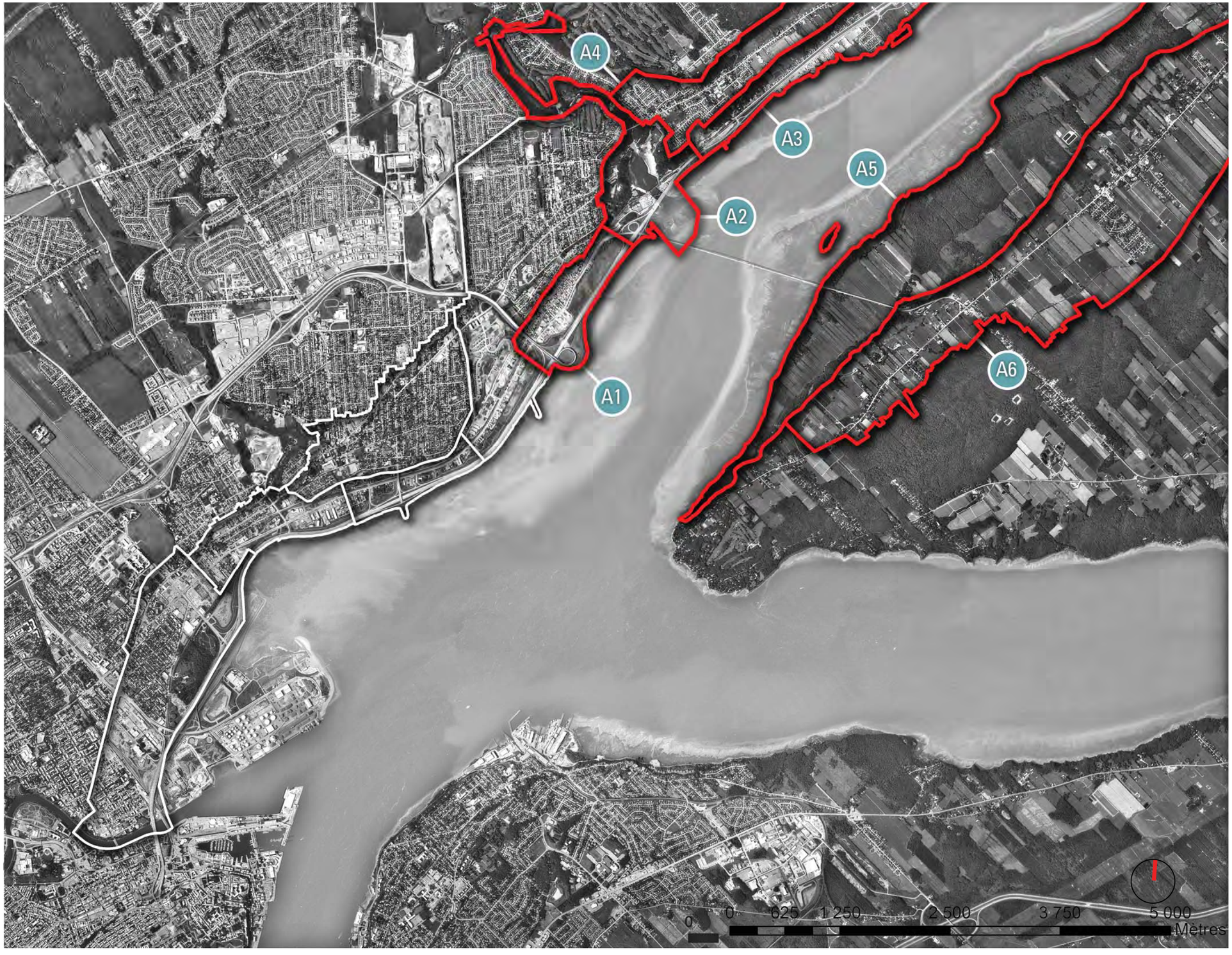
SECTEUR A

Saint-Grégoire, chute Montmorency, entrée de l'île d'Orléans

Éléments identitaires

Rive-nord
- le fleuve Saint-Laurent;
- l'escarpement boisé;
- le pont de l'île d'Orléans;
- l'autoroute Félix-Leclerc;
- l'autoroute Dufferin-Montmorency;
- site patrimonial de la Chute-Montmorency;
- le site de l'ancienne briqueterie de Boischatel;
- les plateaux agricoles de la Côte-de-Beaupré;
- l'orientation particulière du cadastre de Beauport.

Île d'Orléans
- le fleuve Saint-Laurent;
- le pont de l'île d'Orléans;
- le versant nord agricole;
- le littoral insulaire.



Légende

Sous-secteur sommairement analysé

Sous-secteur avec analyse approfondie

Sous-secteurs

A1 Sous-secteur de Saint-Grégoire et de l'étang de la Côte

A2 Sous-secteur du site patrimonial de la chute Montmorency

A3 Sous-secteur de la plaine littorale de la Côte-de-Beaupré Ouest

A4 Sous-secteur de la 1re terrasse de la Côte-de-Beaupré Ouest

A5 Sous-secteur des battures nord de l'île d'Orléans

A6 Sous-secteur du versant nord de l'île d'Orléans

SECTEUR A

FORCES paysagères

1 Le fleuve Saint-Laurent et ses habitats naturels

Aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ZICO)

Escarpements de la vallée du Saint-Laurent

2a Entre les battures et le plateau agricole de l'île d'Orléans

2b Entre les battures et le plateau agricole de la Côte-de-Beaupré

3 Le site patrimonial de la Chute-Montmorency (site classé)

Alternance rurale et noyau villageois anciens

4a Le Site patrimonial de l'Île-d'Orléans (site déclaré)

4b L'occupation historique du territoire de la Côte-de-Beaupré

Noyaux anciens préservés

5 Site patrimonial de Beauport (site déclaré)

6 Le front fluvial de Saint-Grégoire-de-Montmorency

Parcours fondateurs

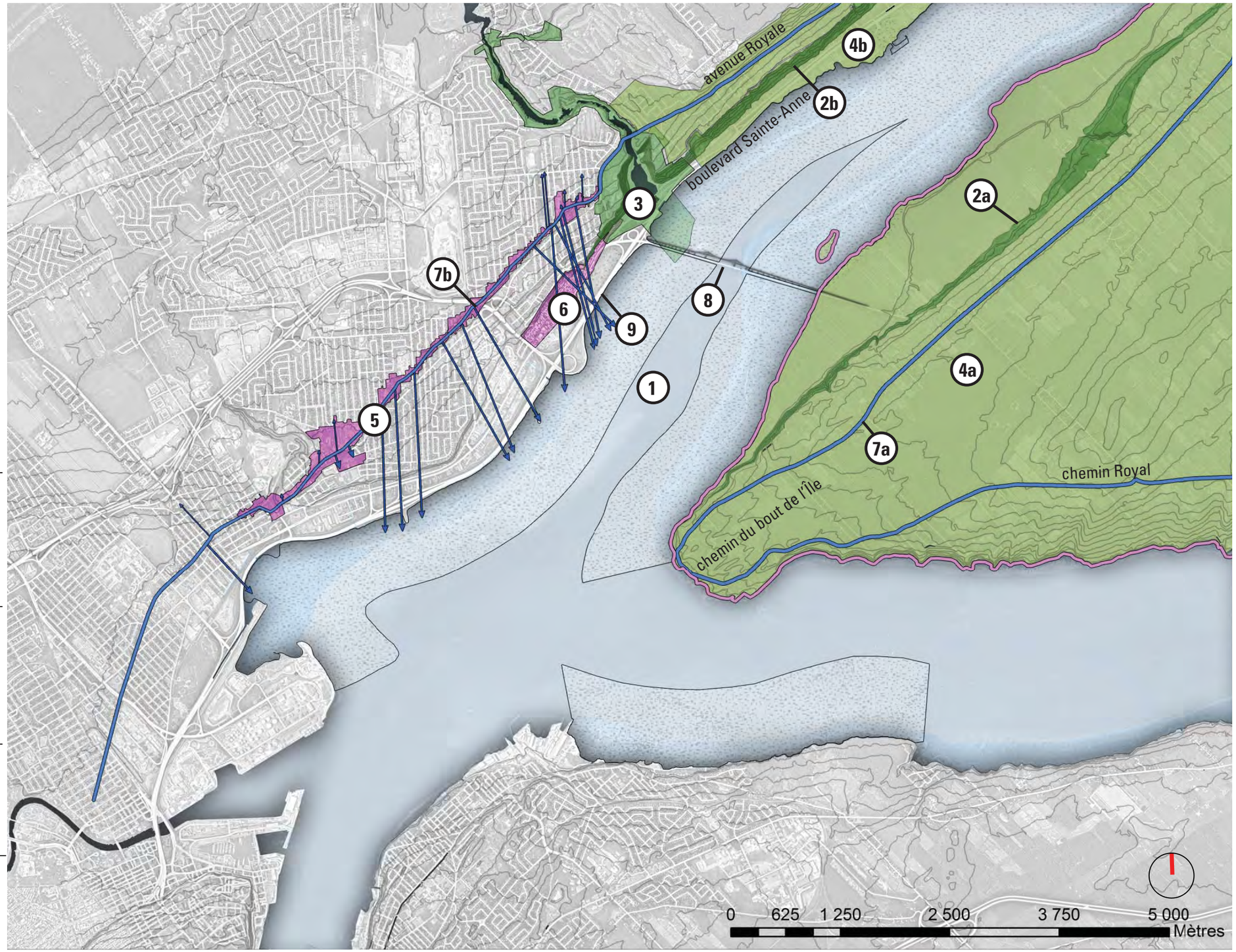
7a Le chemin Royal et le chemin du Bout-de-l'île

7b L'avenue Royale

8 Le pont de l'île d'Orléans

9 Parcours panoramique de l'autoroute Dufferin-Montmorency

Percées visuelles à partir de l'avenue Royale (Étude Ville de Québec)



SECTEUR A

FAIBLESSES paysagères

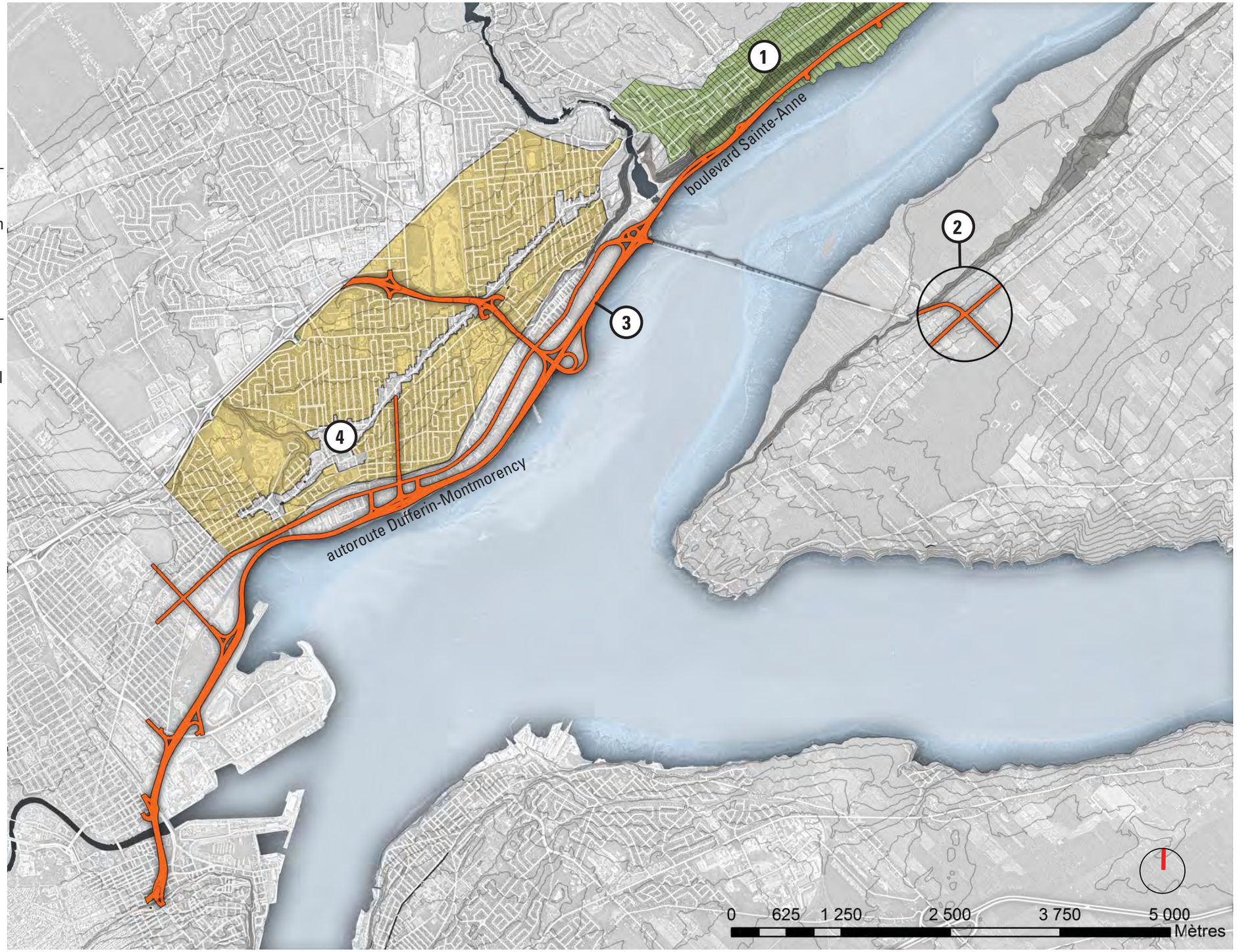
1 La disparition de l'alternance des paysages ruraux et villageois de la Côte-de-Beaupré

Parcours déstructurants

2 L'entrée de l'Île peu identitaire : intersection chemin Royal et côte du Pont

3 Le caractère autoroutier de l'autoroute Dufferin-Montmorency et du boulevard Sainte-Anne

4 Coupure paysagère entre le site patrimonial de Beauport (site déclaré) et ses zones périphériques



SECTEUR A

ENJEUX paysagers

La préservation de l'alternance des paysages villageois et ruraux

1a La Côte-de-Beaupré

1b L'île d'Orléans

Parcours à restructurer

2 Zone d'étude en cours pour la réflexion sur la restauration et le remplacement du pont de l'île d'Orléans (MTQ)

3 L'autoroute Dufferin-Montmorency et le boulevard Sainte-Anne

4 La reconfiguration des arrimages du nouveau lien vers l'Île au parcours Dufferin-Montmorency s'il y a lieu

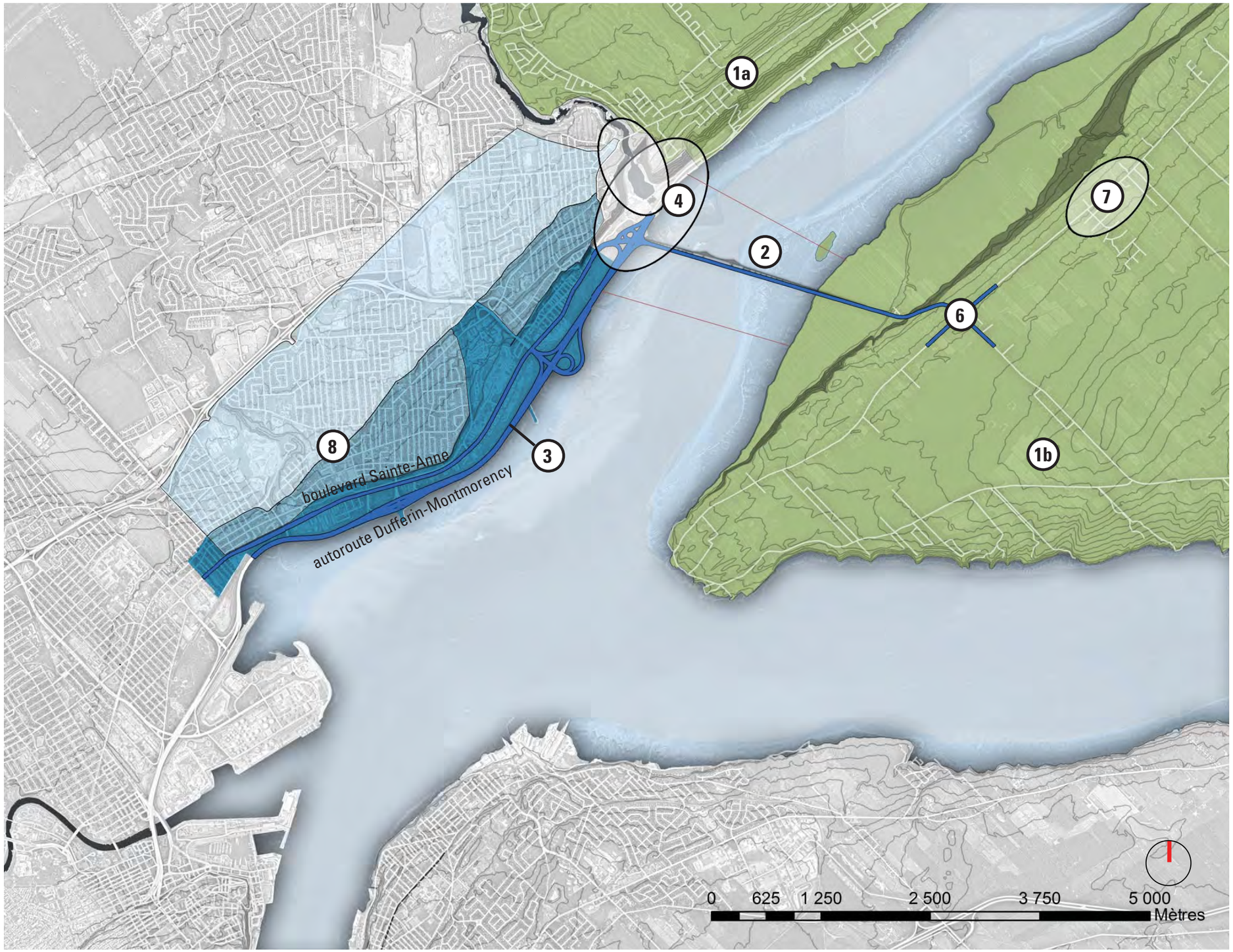
5 Développement futur des activités récréotouristiques du Parc de la Chute-Montmorency (SÉPAQ)

6 Entrée de l'île d'Orléans (pôle touristique)

7 Nouveau pôle métropolitain de Saint-Pierre-de-l'île-d'Orléans (PMAD)

8 Les pressions immobilières et la conservation des liens historiques des quartiers anciens

- Liens physiques et visuels avec le fleuve Saint-Laurent
- Liens visuels avec le fleuve Saint-Laurent
- Liens visuels vers le piémont laurentien




avenue Royale
autoroute Félix-Leclerc
boulevard Sainte-Anne
boulevard Sainte-Anne
autoroute Dufferin-Montmorency
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
A1
A2
0
125
250
500
750
1 000
Mètres



Vue vers Saint-Grégoire et le site patrimonial de la Chute-Montmorency (depuis l'île d'Orléans)

LÉGENDE

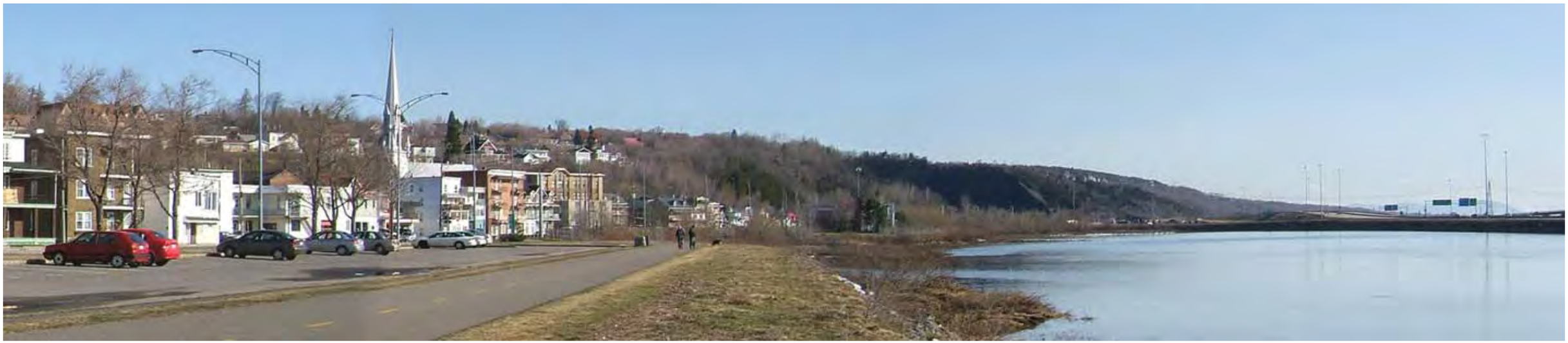
- Milieu naturel d'importance *(Site patrimonial de la Chute-Montmorency et escarpement)*
- Noyaux anciens préservés *(avenue Royale et noyaux villageois de Saint-Grégoire)*
- Repère visuel
- Éléments formant une barrière *(autoroute Dufferin-Montmorency, ses bretelles d'accès et le boulevard Sainte-Anne)*
- Sites déstructurants
- Parcours fondateur *(avenue Royale)*
- Éléments d'intérêt patrimonial (BG inc.)
- Points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain (PMAD)
- Découpage des sous-secteurs
- Percées visuelles d'intérêt à conserver à partir de l'avenue Royale (Études des percées visuelles de Beauport, Ville de Québec)

ÉLÉMENTS DU PAYSAGE

1. Autoroute Dufferin-Montmorency, Félix-Leclerc et les échangeurs
2. Aménagements commerciaux non structurants
3. Étang de la côte
4. Église Saint-Grégoire
5. Pont de l'Île d'Orléans
6. Terrains vacants
7. Poste d'Hydro-Québec
8. Site patrimonial de la Chute-Montmorency
9. Escarpement
10. Chute de la Dame Blanche
11. Terrains propriétés d'Hydro-Québec



Vue depuis l'ouest du site patrimonial de la Chute-Montmorency, vers l'île d'Orléans



Noyau villageois de Saint-Grégoire, parcours cyclable longeant le boulevard Sainte-Anne, étang de la Côte et autoroute Dufferin-Montmorency



Vue sur les aménagements récréotouristiques au bas de la chute Montmorency



Étang de la Côte et pont de l'île d'Orléans en arrière-plan

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Corridor de transit métropolitain, les bretelles d'accès et ses abords *(autoroute et boulevard Sainte-Anne)*	- Présence de panoramas visuels exceptionnels sur le fleuve Saint-Laurent, le littoral, l'île d'Orléans et le centre-ville de Québec; - Parcours aux qualités de « porte d'entrée » à la région métropolitaine.	- Transformation du lien entre le noyau villageois de Saint-Grégoire et le fleuve par le passage de l'autoroute et la création de l'étang; - Prédominance de l'échangeur autoroutier (Félix-Leclerc et Dufferin-Montmorency) agissant comme limite au développement de terrains voisins vers l'ouest; - Absence d'aménagement mettant en valeur le paysage urbain et le centre institutionnel; - Présence d'aménagements commerciaux non structurants sur le boulevard Sainte-Anne.	- Qualité de l'aménagement de l'autoroute comme parcours d'entrée et corridor structurant; - Évolution des terrains localisés sous les bretelles autoroutières en lien avec le paysage et l'accès vers les berges; - Tirer profit des qualités naturelles des terrains situés à l'intérieur des bretelles d'autoroute pour sa requalification (panoramas, proximité du fleuve, etc.); - Élaboration en cours du Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral est et de ses abords (CCNQ, VQ et MTQ).	- Optimiser les infrastructures de transit afin d'en réduire l'impact visuel et physique, de favoriser leur intégration au milieu de vie et tout en favorisant l'intermodalité; - Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve; - Conserver et mettre en valeur les larges panoramas vers le fleuve, l'étang, l'île d'Orléans, la Rive-Sud et le promontoire de Québec; - Multiplier, à des fins récréatives, interprétatives éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau actif et récréatif intégré;	- Traiter le tronçon autoroutier à l'est de comme une voie scénique de mise en valeur des panoramas (revoir les aménagements en bordure de l'autoroute en conséquence, limiter les obstructions visuelles); - Aménager l'autoroute Dufferin-Montmorency en boulevard urbain jusqu'à la connexion avec le boulevard Sainte-Anne; - Traiter l'aboutissement de l'autoroute Félix-Leclerc en un point focal servant de lieu de transition entre le vocabulaire de l'autoroute et celui du boulevard urbain (Dufferin-Montmorency); - Repenser l'éclairage urbain et l'affichage du boulevard Sainte-Anne (échelle humaine); - Intégrer l'interprétation du paysage naturel ainsi que des milieux bâtis et leurs histoires à travers le parcours cyclable et piéton projeté. Lier le parcours directement au noyau villageois.
			- Implantation de bâtiments commerciaux et industriels et requalification de terrains existants.	- Favoriser l'aménagement de bâtiments mixtes de qualité qui répondent aux nouvelles préoccupations environnementales, sociales et économiques et qui s'intègrent aux paysages.	- Adopter un plan d'intégration architectural pour les futurs bâtiments s'intégrant sur les abords du boulevard Sainte-Anne; - Requalifier les sites industrialo-commerciaux : potentiel d'aménagement d'espaces publics, en lien avec les accès aux paysages naturels et le fleuve; - Prolonger le bâti en front fluvial en portant une attention particulière aux façades de bâti donnant sur l'autoroute.
Étang de la Côte	- Présence d'une faune et d'une flore particulière, dues au milieu protégé.	- Transformation du lien entre le noyau villageois de Saint-Grégoire et le fleuve par le passage de l'autoroute et la création de l'étang; - Absence d'aménagement mettant en valeur le paysage urbain et le centre.	- Intégration de l'étang de la côte dans la séquence paysagère d'entrée de ville; - Accessibilité publique à la rive; - Qualité naturelle de la rive et des liens visuels vers le fleuve.	- Accroître et mettre en valeur les espaces naturels protégés et contribuer à leur préservation en vue d'assurer le maintien de la biodiversité; - Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux et des vues panoramiques actuelles par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve;	- Étudier l'état actuel de l'étang de la Côte. Créer un programme d'écodesign des abords de l'autoroute et de transformation de cette infrastructure pour une meilleure intégration des éléments naturels; - Parfaire le couvert végétal, adapté à la notion de paysage ouvert (couvert arbustif); - Éviter l'implantation de nouvelles constructions principales entre l'étang et le boulevard Sainte-Anne.

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Noyau villageois de Saint-Grégoire *(terrasse bâtie au pied de l'escarpement)*	- Présence d'une concentration de bâtiments formant un patrimoine ouvrier du début du 20e siècle, en lien avec la présence passée d'un site industriel important, au pied de la chute Montmorency; - Présence d'un front fluvial bâti unique à Québec, maintenant face à l'étang de la Côte; - Lisibilité d'un noyau villageois grâce à l'église et au dégagement sur l'avenue Saint-Grégoire.	- Absence d'accès entre le quartier et le fleuve; - Mauvais état du parc immobilier.	- Accès au paysage fluvial de proximité; - Impact des futures constructions sur la lecture de la continuité de la couverture végétale de la falaise et sur la continuité naturelle de cette falaise depuis le Site patrimonial de la Chute-Montmorency.	- Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve; - Rechercher l'intégration entre les différentes vocations (commerciale/transport/touristique) et les aménagements du fleuve et de ses abords; - Favoriser l'appropriation publique des rives du fleuve en multipliant les points de contact; - Favoriser le verdissement et l'arborisation (programme de plantation, règlementation, permis de construction, etc.).	- Rétablir les liens anciens entre le quartier et les aménagements de la SÉPAQ et le désenclavement souhaité du site patrimonial de la Chute-Montmorency (les deux peuvent être complémentaires); - Créer des lieux d'accès public (parcs) au fleuve et l'étang, ainsi qu'aux panoramas visuels exceptionnels et les lier au projet de Protection et de mise en valeur du littoral est (CCNQ, VQ et MTQ)
			- Rénovation urbaine ayant un impact direct sur la définition des qualités du bassin visuel rapproché du fleuve Saint-Laurent; - Avenir de l'église villageoise comme repère dans le paysage.	- Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin d'en atténuer l'impact; - Maintenir la lecture continue de l'escarpement; - Mettre en valeur le caractère identitaire du quartier, un des derniers fronts fluviaux à Québec.	- Reconnaître les qualités de la trame urbaine en place et encourager sa conservation (en lien avec d'éventuels projets de développement); - Conserver le gabarit bâti actuel (rénovations et nouvelles constructions) en continuité avec la trame bâtie; - Contrôler l'intégration du cadre bâti et son impact dans le paysage sur la terrasse bâtie au pied de l'escarpement; - Mettre en valeur et conserver le repère visuel qu'est l'église, même s'il y a changement de vocation.

Repères visuels





Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550

Front fluvial et patrimoine bâti



Aménagements déstructurants



Paysage autoroutier



Source : CMQ
Crédits : P. Lahoud

Présence d'un site patrimonial protégé par la Loi sur le patrimoine culturel du Québec : Site patrimonial de la Chute-Montmorency

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Site patrimonial de la Chute-Montmorency	- Lieu d'intérêt national; - Remarquable pour ses valeurs paysagères, historiques, archéologiques et emblématiques et pour ses éléments naturels auxquels s'intègrent des réalisations humaines architecturales, paysagères, touristiques et industrielles; - Points de vue remarquables sur le fleuve Saint-Laurent, le littoral, l'île d'Orléans et le centre-ville de Québec à partir du haut de l'anse de la chute; - Repère visuel diurne et nocturne en raison de sa mise en lumière; - Lecture d'une formation géomorphologie particulière (escarpement formé de la limite du Bouclier canadien et d'un dépôt de schiste, présence de grottes naturelles, chute de la Dame Blanche, dolines, marmites, etc.).	- Manque d'intégration entre les aménagements situés au pied de la chute (bâtiment et aires de stationnement) et le milieu naturel et patrimonial; - Rupture avec le centre de Saint-Grégoire, pourtant lié historiquement (en plus d'une séquence d'approches à la chute banalisée); - Absence d'accès physique public au fleuve Saint-Laurent depuis le site.	- Compatibilité des équipements et activités touristiques (installation de la SÉPAQ, gare et autres) avec les qualités naturelles, patrimoniales et paysagères du secteur de la chute; - Protection en mise en valeur des caractéristiques patrimoniales du site.	- Respecter les valeurs patrimoniales énoncées par le site; - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain; - Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve; - Protéger la vue vers la chute et les points de vue métropolitains à partir de la chute; - Favoriser l'appropriation publique des rives et du fleuve en multipliant les points de contact à des fins récréatives, éducatives ou touristiques; - Multiplier, à des fins récréatives, interprétatives éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau actif et récréatif intégré.	- Assurer la cohérence de la programmation du Parc de la Chute-Montmorency avec sa nature et l'identité historique du lieu; - Assurer l'intégration des différents éléments du projet de mise en valeur du site patrimonial de la Chute-Montmorency aux qualités patrimoniales, naturelles et panoramiques du site. Préserver les vues depuis le site et vers la Chute, par exemple en limitant la hauteur des futurs bâtiments et en portant attention au couvert forestier existant; - Favoriser une architecture et des aménagements de qualité avec une signature s'intégrant au Site patrimonial de la Chute-Montmorency.
			- Lien visuel et physique entre l'anse de la Chute et le fleuve Saint-Laurent; - Caractère naturel de l'embouchure de la rivière Montmorency, réflexion sur l'intégration des stationnements aux abords du site.		- Créer des liens physiques (piétons et cyclistes) et visuels entre le site patrimonial de la Chute-Montmorency et le fleuve Saint-Laurent (advenant la restauration ou le remplacement du pont de l'Île d'Orléans); - Préserver et renaturaliser les battures et l'embouchure de la rivière Montmorency, tout en préservant les vues dégagées du secteur; - Prévoir une zone de dégagement et de protection de l'embouchure de la rivière pour tout projet concernant le pont.
			- Intégration de la planification des projets de développement; utilisation privée et/ou publique; - Planification du retrait du poste Montmorency d'Hydro-Québec et la ligne de transport électrique longeant la côte.	- Valoriser les terrains sous-utilisés et s'en servir pour accroître la zone protégée d'espaces naturels (SÉPAQ) en vue d'assurer le maintien de la biodiversité.	- Créer des accès directs au site, particulièrement depuis le quartier Saint-Grégoire (rétablir un lien historique perdu). Tirer profit des réaménagements de liens routiers dans ce secteur; - Végétaliser et revoir tous les aménagements du stationnement et des abords du bâtiment d'accueil actuel. Inclure aux aménagements le terrain du poste d'Hydro-Québec qui sera démantelé.
Corridor de transit métropolitain et ses abords *(autoroute et boulevard Sainte-Anne)*	- Présence de panoramas visuels exceptionnels sur le fleuve Saint-Laurent, le littoral, l'île d'Orléans et le centre-ville de Québec.	- Présence du boulevard Sainte-Anne et du chemin de fer qui agissent comme barrière visuelle et physique au pied de la chute; - Prédominance du caractère autoroutier dans les parties sud et ouest du site (surdimensionnement des appareils d'éclairage, absence d'aménagement végétal, etc.).	- Caractère autoroutier de l'axe Dufferin-Montmorency; - Restauration ou remplacement du pont de l'Île d'Orléans.	- Créer un parcours d'entrée métropolitain distinctif en accordant une attention particulière aux aménagements; - Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve.	- Assurer à la mise en valeur paysagère du site patrimonial de la Chute-Montmorency à partir de ce parcours; - Atténuer l'impact visuel des structures en places (éclairage, affichage, ponceau, etc.); - Créer des aménagements paysagers qui mettent en valeur le paysage, les panoramas et qui favorisent les liens physiques et visuels vers le fleuve.

Présence d'un site patrimonial protégé par la Loi sur le patrimoine culturel du Québec : site patrimonial de la Chute-Montmorency et site patrimonial de l'Île-d'Orléans

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Le pont de l'île d'Orléans et ses bretelles d'accès	- Présence du pont de l'île d'Orléans comme emblème paysager	- Absence d'aménagement végétal au niveau des bretelles d'accès au pont; - surdimensionnement des appareils d'éclairage (type autoroutier) sur le boulevard Sainte-Anne.	- Réflexion en cours sur la conservation et la restauration du pont actuel de l'île d'Orléans. - Réflexion en cours sur la construction d'un nouveau lien vers l'île d'Orléans, le cas échéant : connexions avec le réseau existant sur la rive nord et impacts paysagers; - Évaluation des possibilités de préserver le pont actuel à des fins récréatives (pistes cyclables, belvédères, etc.).	- Respecter les caractéristiques patrimoniales du site patrimonial de l'Île-d'Orléans et du site patrimonial de la Chute-Montmorency; - Optimiser les infrastructures de transit afin d'en réduire l'impact visuel et physique, de favoriser leur intégration au paysage et au milieu de vie; - Favoriser l'arrimage harmonieux entre les installations de transport d'intérêt métropolitain et les paysages fluviaux par des aménagements de qualité adaptés au cadre naturel du fleuve et à la qualité de vie des résidents, à cet effet le pont et ses abords devraient subir un traitement particulier; - Multiplier, à des fins récréatives, interprétatives éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau actif et récréatif intégré; - Préserver la qualité des vues vers la chute Montmorency, la chute de la Dame blanche et le centre-ville de Québec.	- Évaluer les qualités patrimoniales et paysagères du pont actuel en tant qu'emblème; - Évaluer le potentiel récréotouristique du pont actuel. *Dans le cas d'un nouveau pont :* - Assurer un design novateur, contemporain et intégré au paysage, tant pour l'architecture du pont que pour les aménagements d'accès, de manière à créer une signature distinctive, une image de marque et une conception esthétique tant de loin que de près; - Faire du pont un lieu de découverte des vues panoramiques vers Québec; - Aménager l'accès au nouveau lien vers l'île d'Orléans en tenant compte de son impact paysager et des réels besoins en termes de trafic automobile (études à faire). Aménager des accès cyclistes sécuritaires et agréables. Éviter un nouvel échangeur; - Advenant la conservation du pont actuel, assurer l'équilibre visuel entre les deux structures en favorisant une implantation parallèle pour ne pas encombrer ou détériorer les perspectives visuelles; - Une fois la position du nouveau lien déterminée, démanteler l'échangeur autoroutier menant au pont actuel et requalifier ces terrains.

Aménagements déstructurants

Crédits : CarCab, Panoramio *http://www.panoramio.com/user/49057*



Paysages hivernaux de loisir

Crédits : Daniel Bisson, Panoramio *http://panoramio.com/user/1961862*

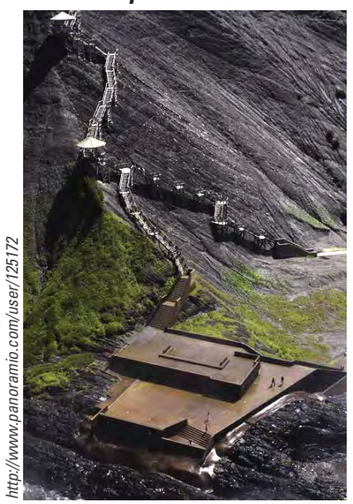


Crédits : Daniel Bisson, Panoramio *http://panoramio.com/user/1961862*



Repères visuels

Crédits : Olivier Mondet, Panoramio *http://www.panoramio.com/user/125172*



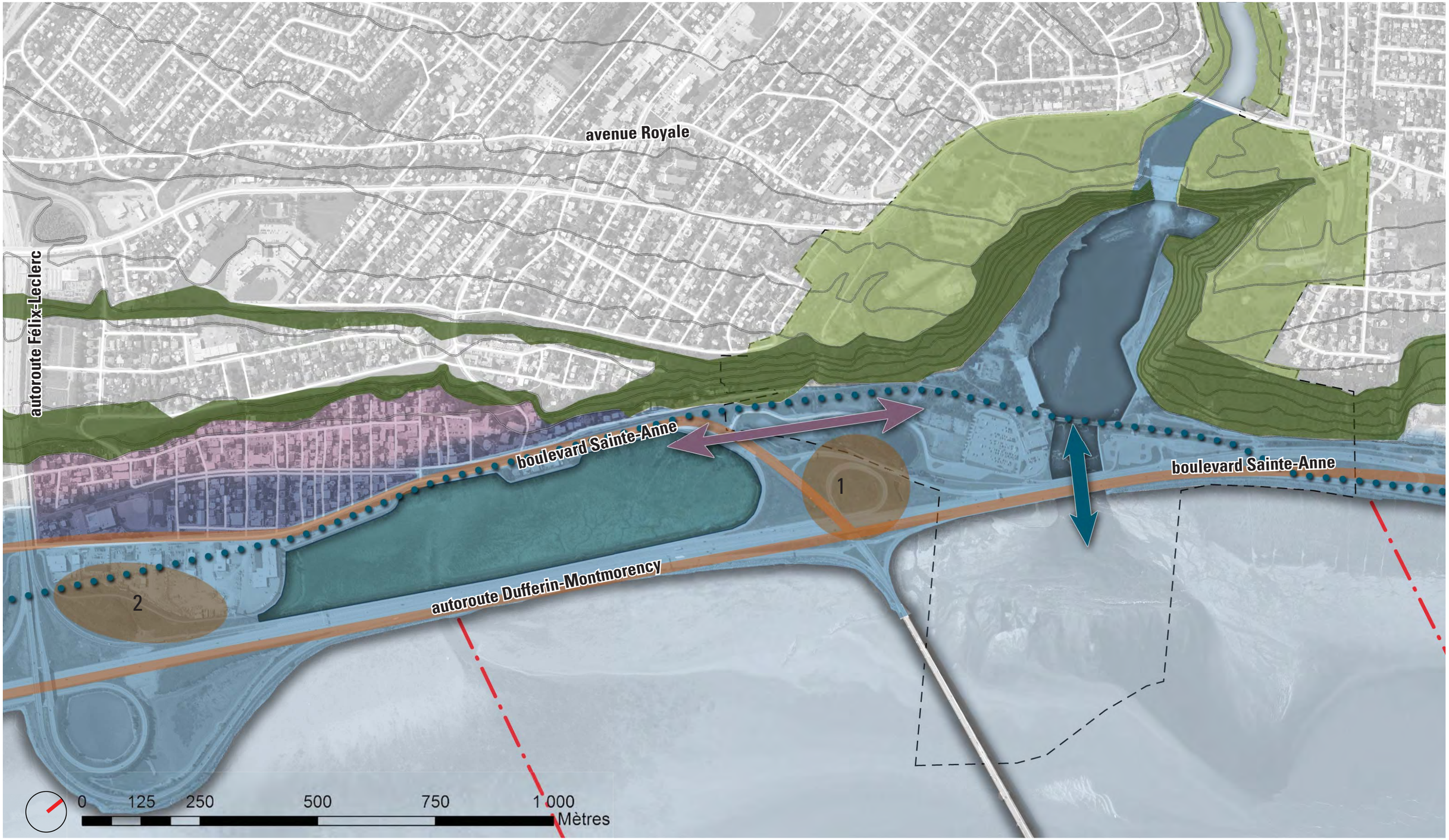
Perspectives visuelles

Crédits : M Brugeron, Panoramio *http://www.panoramio.com/user/4426405*



Crédits F Guertin, Panoramio *http://www.panoramio.com/user/1021080*




avenue Royale
autoroute Félix-Leclerc
boulevard Sainte-Anne
boulevard Sainte-Anne
boulevard Sainte-Anne
autoroute Dufferin-Montmorency
1
1
2
0
125
250
500
750
1 000
Mètres

LÉGENDE

- Préservation du caractère naturel de l'escarpement
- Intégration au paysage des aménagements existants et des constructions futures
- Préservation, mise en valeur et création d'aménagements favorisant un lien physique et visuel vers le fleuve
- Mise en valeur de l'étang de la Côte
- Lien physique et visuel avec le fleuve à accentuer
- Parcours public riverain continu *(mise en valeur du littoral est)*
- Secteur de revitalisation et de préservation du bâti
- Rétablissement du lien historique entre le quartier Saint-Grégoire et le site patrimonial de la Chute-Montmorency
- Aménagements à réviser du corridor de transit métropolitain et transformation de l'autoroute en boulevard urbain
- 1 Démantèlement ou réaménagement de l'accès au pont actuel s'il y a lieu
- 2 Requalification du secteur industrialo-commercial
- Zones d'étude pour la restauration ou l'implantation du pont de l'île d'Orléans
- Limite du site patrimonial de la Chute-Montmorency

DESCRIPTION DE LA VISION

L'application d'objectifs de qualité paysagère bien définis ainsi que la mise en œuvre des mesures et actions proposées incarnent une vision future du paysage.

La chute Montmorency, encadrée par un escarpement dont le caractère naturel est maintenu, sert de repère emblématique entre les territoires urbains de Québec et périurbains de La Côte-de-Beaupré. La programmation cohérente du Parc de la Chute-Montmorency et les installations et aménagements harmonisés au site patrimonial soutiennent la découverte de ce lieu. Ils mettent en valeur l'embouchure de la rivière et créent un lien avec le fleuve. L'autoroute Félix-Leclerc marque la fin du parcours à haute vitesse. Un boulevard urbain aménagé avec soin remplace l'autoroute Dufferin-Montmorency. Le littoral est transformé s'ouvre largement sur les panoramas du fleuve, de l'île d'Orléans et de Québec. Le quartier Saint-Grégoire, revitalisé et connecté au parc de la chute par un parcours cyclable et piétonnier, anime de son charme le front fluvial et l'étang de la Côte naturalisé. Il profite du caractère convivial du boulevard Sainte-Anne réaménagé. Le pont de l'île d'Orléans stabilisé ou un nouveau lien à la facture et aux aménagements contemporains et distinctifs crée une signature à l'entrée de l'île d'Orléans.


A4
A3
A2
avenue Royale
côte de l'Église
boulevard Sainte-Anne
A2
A3
1
2
2a
3
4
5
6
7
8
0 125 250 500 750 1 000
Mètres



Vue vers Boischatel (depuis l'île d'Orléans)

LÉGENDE

- Milieu naturel d'importance *(Site patrimonial de la Chute-Montmorency et escarpement)*
- Occupation traditionnelle rurale et villageoise *(avenue Royale et noyau villageois de Boischatel)*
- Éléments formant une barrière *(boulevard Sainte-Anne)*
- Sites déstructurants
- Parcours fondateur *(avenue Royale)*
- Éléments d'intérêt patrimonial (BG inc.)
- Points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain (PMAD)
- Découpage des sous-secteurs

ÉLÉMENT DU PAYSAGE

1. Autoroute Dufferin-Montmorency, boulevard Sainte-Anne et leurs accès
2. Escarpement
2a. Secteur fragilisé de l'escarpement
3. Quai de l'ancienne briqueterie
4. Site de l'ancienne briqueterie (nouveau développement résidentiel)
5. Développements domiciliaires implantés à proximité de l'escarpement
6. Projet de parc riverain
7. Aménagements commerciaux déstructurants (barrière physique et visuelle entre le parcours et le fleuve)
8. Terres agricoles et paysages ruraux



Étalement urbain à même les paysages ruraux identitaires, entre Boischatel et L'Ange-Gardien. Au loin, l'île d'Orléans.



Le pont actuel de l'île d'Orléans est un emblème paysager d'importance. S'il y a lieu, le nouveau lien vers l'île devra avoir une portée symbolique tout aussi forte.

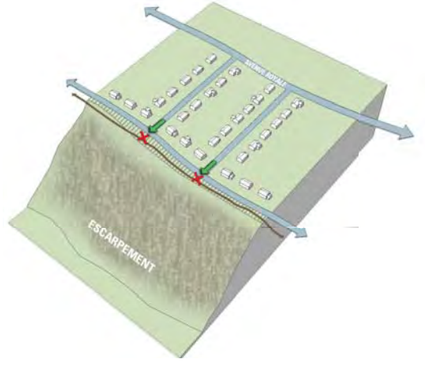
Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Rive et marais littoraux de la Côte-de-Beaupré	- Proximité avec le fleuve Saint-Laurent; - Marais fréquentés par de nombreux oiseaux migrateurs; - Bande de végétation conservée qui s'adosse à la frange commerciale longeant le boulevard Sainte-Anne (fait office d'écran naturel).	- Faible qualité naturelle de la rive, empiètement des aménagements sur le littoral; - Absence de lien entre le tissu existant au bas de l'escarpement et le fleuve et ses battures en raison de la barrière créée par le chemin de fer, le boulevard Sainte-Anne et sa frange commerciale; - Installations reliées au passé industriel et commercial de la Côte-de-Beaupré laissées à l'abandon (l'ancienne briqueterie et son quai).	- Liens visuels vers le fleuve; - Accessibilité publique à la rive; - Qualité naturelle de la rive et les liens visuels vers le fleuve; - Planification d'un projet de parcs riverains le long du littoral (CCNQ, MRC de La Côte-de-Beaupré); - Requalification des quais laissés à l'abandon à Boischatel (le quai de l'ancienne briqueterie est maintenu comme propriété privée).	- Multiplier, à des fins récréatives, interprétatives éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau actif et récréatif intégré; - Mettre en valeur le paysage littoral; - Accroître et mettre en valeur les espaces naturels protégés et contribuer à leur préservation en vue d'assurer le maintien de la biodiversité; - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain; - Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve; - Rechercher l'intégration entre les différentes vocations (commerciale/transport/touristique) et les aménagements du fleuve et de ses abords; - Favoriser l'appropriation publique des rives du fleuve en multipliant les points de contact.	- Mise en place d'un réseau d'espaces publics le long du fleuve Saint-Laurent, tel que la halte routière de Boischatel (espace de mise à l'eau et information touristique) et le quai de l'ancienne briqueterie (CCNQ, MRC de La Côte-de-Beaupré) et l'axe de la côte de l'Église; - Lier les aménagements des parcs riverains du littoral au projet de développement urbain et de mise en valeur du littoral est de la ville de Québec (CCNQ, VQ et MTQ); - Proscrire les empiètements sur les battures les rives du fleuve par du remplissage ou des aménagements inadéquats.
Corridor de transit métropolitain et ses abords *(boulevard Sainte-Anne)*	- Présence de panoramas visuels exceptionnels sur fleuve Saint-Laurent, le littoral, l'île d'Orléans et le centre-ville de Québec; - Parcours aux qualités de « porte d'entrée » de la capitale.	- Prédominance du caractère autoroutier (largeur des voies, signalisation, éclairage, affichage).	- Pauvreté des aménagements le long du boulevard (mobilier urbain, éclairage, végétation, etc.).	- Créer un parcours d'entrée métropolitain distinctif en accordant une attention particulière aux aménagements; - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain;	- Mettre en place un éclairage à caractère plus urbain le long du boulevard Sainte-Anne, afin de ne pas concurrencer la mise en lumière de la chute Montmorency; - Créer des liens verts avec la rive; - Prévoir des plantations tout en conservant les points de vue vers le fleuve, Québec et l'île d'Orléans; - Aménager des traverses sécuritaires pour cyclistes et piétons aux accès intersections stratégiques vers des accès riverains au fleuve.
		- Abondance des aménagements commerciaux en marge sud qui bloquent l'accès visuel et physique au fleuve Saint-Laurent; - Faible intégration et intérêt architectural de certains bâtiments commerciaux et industriels le long du boulevard Sainte-Anne.	- Développement commercial de qualité projetant l'image d'une entrée d'agglomération.	- Favoriser l'aménagement de bâtiments mixtes de qualité qui répondent aux nouvelles préoccupations environnementales, sociales et économiques et qui s'intègrent aux paysages; - Créer un parcours d'entrée distinctif métropolitain en accordant une attention particulière aux aménagements qui s'inspire d'un boulevard urbain - Protéger les perspectives visuelles d'intérêt vers le fleuve et l'escarpement. Exploiter le potentiel paysager de la section panoramique du boulevard.	- Consolider les espaces bâtis actuels; - Contrôler la qualité et l'intégration du cadre bâti (ainsi que son affichage) et leur impact dans le paysage le long du boulevard Sainte-Anne. Réaliser des études d'intégration visuelle plus précises pour tout projet; - Définir des normes de verdissement ou paysagement des stationnements de surface; - Prohiber les structures d'affichage de caractère autoroutier; - Enfouir les services de câblodistributions entre le boulevard et le fleuve.
			- Réflexion sur la restauration et le remplacement du pont vers l'île d'Orléans : connexions avec le réseau existant sur la rive nord, questionnement sur le futur du pont actuel (démolition ou reconversion).	*Voir A2, à la page 21, pour les mêmes « objectifs » concernant le pont de l'île d'Orléans et ses bretelles d'accès.*	*Voir A2, à la page 21, pour les mêmes « mesures et actions » concernant le pont de l'île d'Orléans et ses bretelles d'accès.*

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Escarpement *(relation avec les quartiers implantés au bas et au sommet)*	- Forte présence visuelle de l'escarpement (couvert végétal); - Encadrement visuel donné par l'escarpement.	- Affaiblissement de la lecture naturelle de l'escarpement (bâtiments, implantation dans l'escarpement, site ancienne briqueterie); - Effritement de l'escarpement de la carrière; - Incidence visuelle forte des constructions et des développements domiciliaires implantés à proximité de la ligne de crête et au pied de l'escarpement.	- Développement domiciliaire au pied de la falaise qui pourrait compromettre la lisibilité de l'escarpement en relation avec le développement domiciliaire situé au pied, particulièrement si les bâtiments sont construits plus haut.	- Assurer la protection du pied de l'escarpement; - Maintenir la lecture continue de l'escarpement; - Maintenir la continuité du couvert boisée.	- Contrôler l'intégration du cadre bâti au pied de l'escarpement.et son impact dans le paysage (étude d'impact visuel, limite de hauteur normée, coloration, etc.).
			- Protection du caractère naturel de l'escarpement; - Continuité visuelle de l'escarpement dans le bassin visuel rapproché du fleuve Saint-Laurent.	- Protéger et contribuer à la préservation des qualités naturelles de l'escarpement et y éviter le déboisement; - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages.	- Restaurer et stabiliser l'escarpement dégradé par le verdissement aux endroits fragiles (ancienne carrière) avec des espèces indigènes et typiques de qualité; - Préserver le caractère naturel du haut de l'escarpement (prohiber les travaux de remblais, déblais, abattage d'arbre à même la falaise); - Régir et encadrer très rigoureusement toutes nouvelles constructions à même l'escarpement et le long de la côte de l'Église; - Adapter à la topographie par un tracé sinueux tous nouveaux liens viaires réalisés à même la falaise et éviter toutes constructions sur ces liens.
			- Intégration des développements domiciliaires qui altèrent la silhouette en haut de l'escarpement; - Accessibilité collective au paysage à partir du haut de l'escarpement.	- Prendre en compte les espaces ruraux agricoles contribuant à l'attrait des paysages fluviaux; - Maintenir les liens visuels historiques entre le fleuve et la terrasse supérieure de la Côte-de-Beaupré.	- Planifier les développements futurs en continuité avec la trame urbaine villageoise en place et la conservation des paysages ruraux identitaires (escarpement et champs agricoles); - Créer une zone tampon à la crête de l'escarpement de l'avenue Royale, soit une bande continue de +/- 30 m de largeur depuis la ligne de crête; - Régir et encadrer rigoureusement toutes nouvelles constructions à même cette zone tampon de l'avenue Royale; - Aménager un espace collectif pour favoriser la transition entre un nouveau développement et une zone tampon à la crête. Ne lotir que le côté opposé à l'escarpement toute rue publique longeant la zone tampon de l'avenue Royale; - Créer, sur la ligne de crête de l'escarpement de l'avenue Royale, des belvédères publics avec accès par la voie publique ou par passages piétonniers, ainsi qu'un sentier public aux endroits possibles.

conservation des percées visuelles

LÉGENDE

- Créer une zone tampon à la crête de l'escarpement
- Créer un sentier piéton à la crête de l'escarpement
- Conserver des vues vers le fleuve
- Ne pas lotir le côté bas de l'escarpement



Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Noyau villageois de Boischatel et l'avenue Royale	- Lecture du noyau villageois historique de Boischatel (secteur avenue Royale). Présence d'un patrimoine bâti et paysager de qualité, lié à son passé agricole; - Présence de percées visuelles vers Québec, l'île d'Orléans, le fleuve Saint-Laurent et le pont de l'île depuis la voie publique, notamment l'avenue Royale; - L'alternance paysage villageois/paysage rural est une caractéristique fondamentale de la Côte-de-Beaupré. La trame villageoise est serrée (petit lot) et son extension devrait toujours se faire en maximisant la perméabilité des divers secteurs de développement. La trame rurale est plus lâche, les lots sont plus grands. Les vues sont plutôt dégagées et le bâti est en relation constante avec l'avenue Royale; - Enfouissement des fils et éclairage adéquat dans le Domaine Montmorency, rue du Côteau, chemin des Mas et rue Bédard.	- Lecture diffuse de la séquence village-rural fondamentale (importants développements résidentiels déconnectés des noyaux villageois); - Absence de lien entre le tissu existant et les nouvelles rues tracées en cul-de-sac (ségrégation des nouveaux développements et manque de cohérence du tissu urbain); - Aucune reconnaissance officielle du paysage patrimonial de l'avenue Royale, malgré projet de mise en valeur; - Mobilier d'éclairage peu qualifiant et présence de lignes électriques aériennes (ailleurs que sur l'avenue Royale, le Domaine Montmorency, la rue du Côteau, le chemin des Mas et la rue Bédard puisque déjà réalisés).	- Nouveaux bâtiments ou ensembles de bâtis ayant un impact direct sur la définition des qualités du bassin visuel rapproché du fleuve Saint-Laurent; - Le choix du mode d'implantation (rural ou villageois) des nouveaux développements et sa relation avec le contexte environnant; - Transformation du noyau villageois en pôle métropolitain (PMAD).	- Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin d'en atténuer l'impact sur les paysages naturels ou agricoles; - Intégrer le futur pôle à la trame urbaine villageoise, au patrimoine et aux percées visuelles existantes; - Maintenir le contact visuel entre le noyau villageois historique de Boischatel et le fleuve Saint-Laurent.	- Assurer l'intégration des nouvelles constructions au couvert forestier de la terrasse; - Encadrer et favoriser la plantation d'arbres pour les développements déjà réalisés. Couvert forestier à créer pour diminuer l'impact visuel des maisons-domaines; - Réaliser des études d'impact visuel (simulation paysagère) des nouveaux projets, évaluer les percées visuelles créées par les rues perpendiculaires à l'avenue Royale, etc.) et adapter les outils réglementaires selon le cas; - Planifier les développements futurs en continuité avec la trame urbaine villageoise en place et la conservation des paysages ruraux identitaires; - Favoriser la densification des villages pour conserver les plaines agricoles et forestières.
			- Caractère patrimonial du paysage de l'avenue Royale et sa pérennité; - Intégration architecturale sensible pour le secteur de l'avenue Royale et ses abords.	- Protéger et mettre en valeur les espaces patrimoniaux, naturels, ainsi que les points de vue permettant de saisir le paysage. - Favoriser des constructions identitaires s'inspirant de l'esprit du lieu.	- Sensibiliser les promoteurs et propriétaires aux fondements du PIIA en vigueur. Prévoir des gabarits, matériaux et aménagements harmonisés à la typologie du village; - Assurer une meilleure intégration paysagère et architecturale dans l'environnement des bâtiments classés; - Publiciser le service d'aide à la rénovation patrimoniale (SARP); - Mettre en place un service d'aide à la restauration des bâtiments patrimoniaux; - Éviter de lotir les terrains en bout de rues descendantes perpendiculaires à l'avenue Royale dégageant ainsi la percée visuelle vers le fleuve.

Percée visuelle



Perspectives visuelles



Crédits : Olivier Mondet, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/125172



Crédits : M Doyer, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/544159

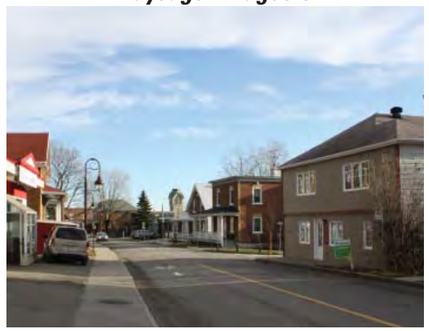
Paysage rural



Développement de type banlieue



Paysage villageois





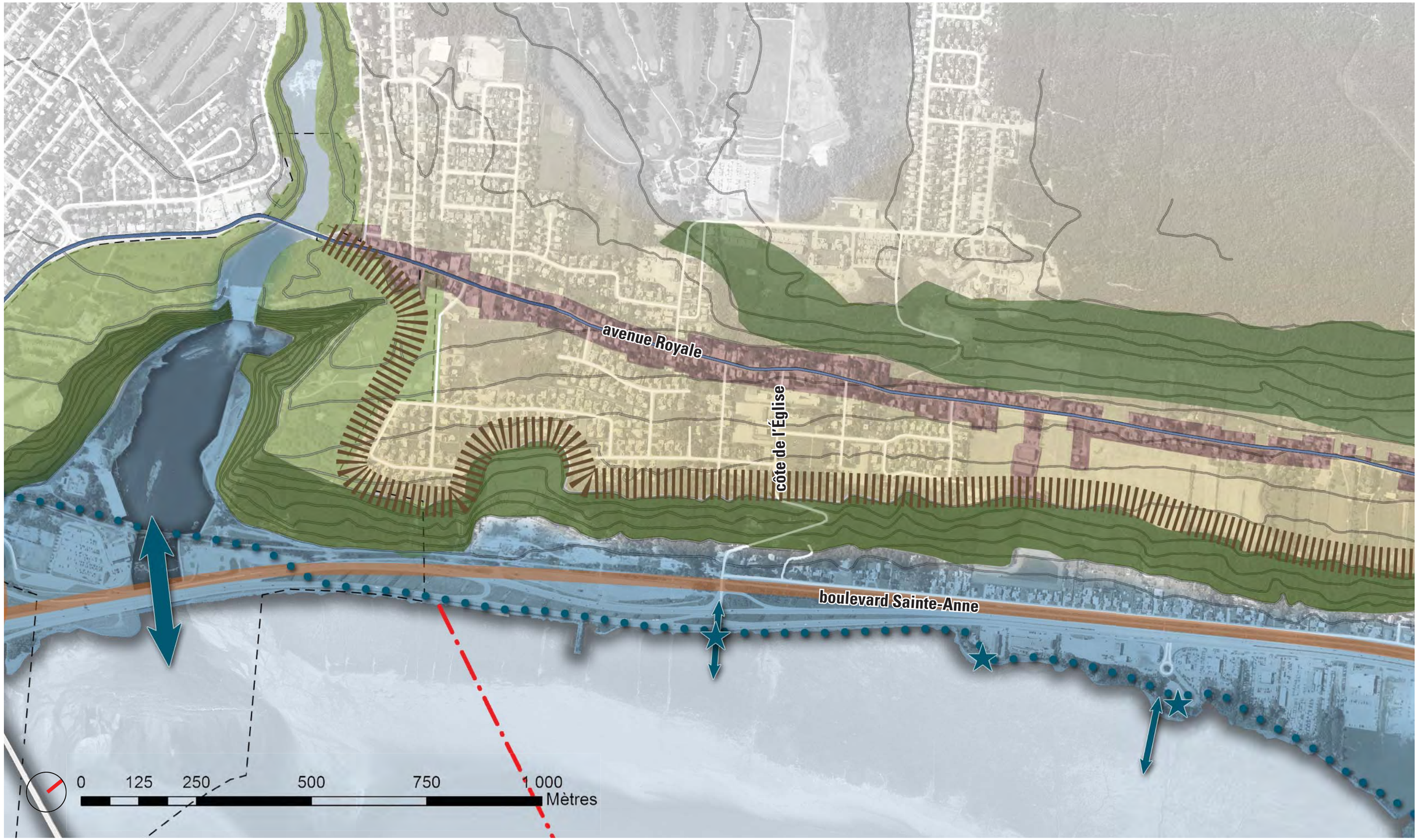
Paysages hivernaux



Crédits : J-P Adam, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/129641



Crédits : J-P Adam, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/129641


avenue Royale
côte de l'Église
boulevard Sainte-Anne
0
125
250
500
750
1 000
Mètres

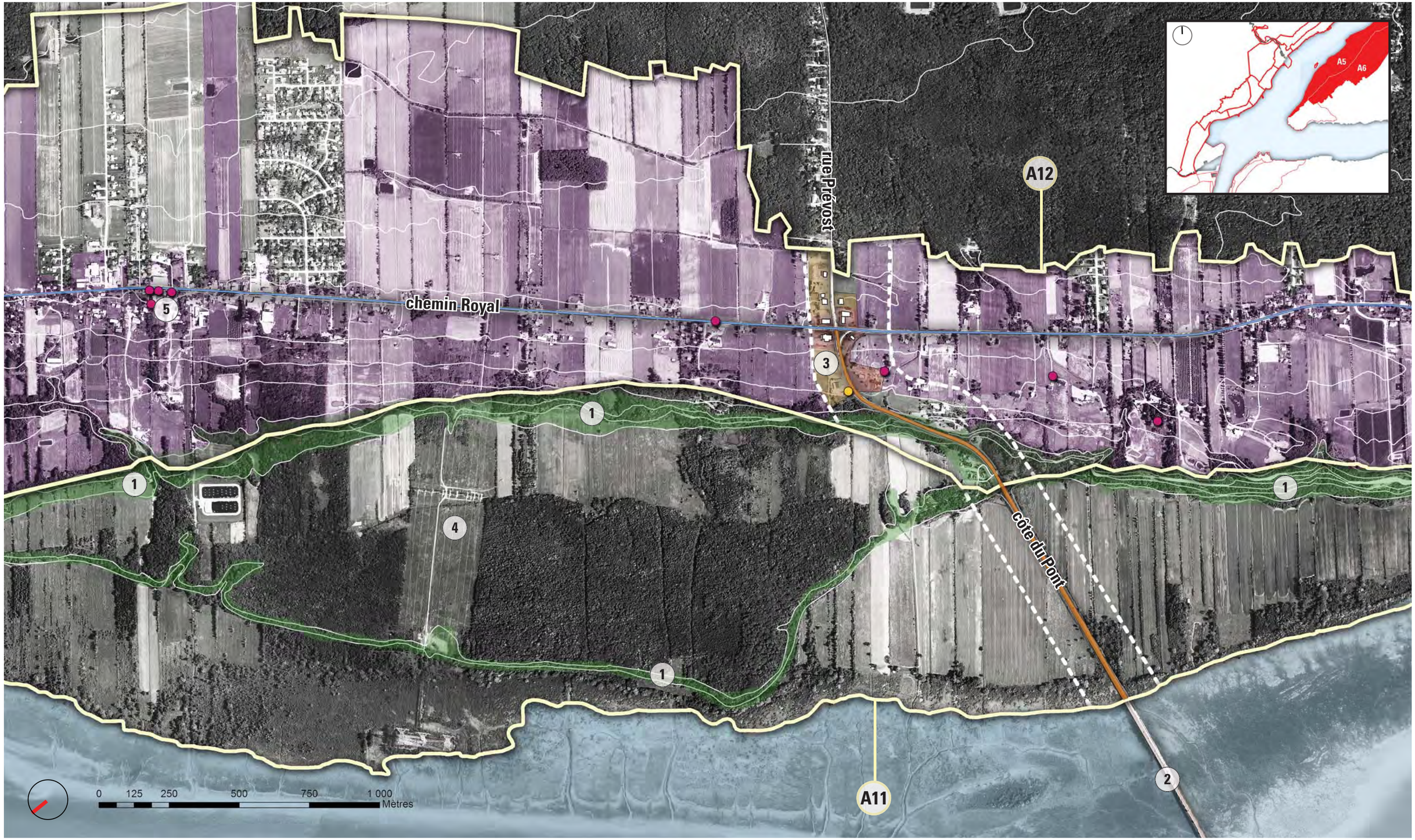
LÉGENDE

- Préservation du caractère naturel de l'escarpement
- Intégration au paysage des aménagements existants et des constructions futures
- Préservation, mise en valeur et création d'aménagements favorisant un lien physique et visuel vers le fleuve
- Lien physique et visuel avec le fleuve à accentuer
- Parcours public riverain continu *(mise en valeur du littoral est et de la véloroute Marie-Hélène-Prémont)*
- Espaces publics donnant sur le fleuve à créer
- Zone tampon *(développement encadré par une législation adaptée)*
- Secteur de préservation du patrimoine et de la trame bâtie ainsi que de renforcement des liens visuels avec le fleuve
- Aménagements à réviser du corridor de transit métropolitain *(Signature distinctive du parcours d'entrée à la région métropolitaine)*
- Développements futurs en continuité avec la trame urbaine villageoise, en conservant les paysages ruraux identitaires
- Zones d'étude pour la restauration ou l'implantation du pont de l'île d'Orléans
- Limite du site patrimonial de la Chute-Montmorency

DESCRIPTION DE LA VISION

L'application d'objectifs de qualité paysagère bien définis ainsi que la mise en œuvre des mesures et actions proposées incarnent une vision future du paysage.

Située sur un ancien coteau agricole étagé en deux terrasses, la municipalité de Boischatel dispose d'un emplacement privilégié révélant des panoramas uniques vers le fleuve et l'île d'Orléans et profitant d'une proximité avec la chute Montmorency. Les terres agricoles s'étendant à l'est de la ville et le couvert végétal de l'escarpement dominent le paysage, donnant au promontoire un caractère en alternance entre le rural et le naturel. Ce paysage étagé, caractérisant la côte de Beaupré à l'est de la chute Montmorency, est préservé et pris en compte lors de l'implantation de nouveaux développements. Ces développements se concentrent autour du noyau villageois et s'implantent en continuité avec la trame urbaine existante tout en respectant le gabarit du cadre bâti ancien. Anciens et nouveaux milieux bâtis composent un paysage harmonisé vu du fleuve. Les aménagements du boulevard Sainte-Anne sont revus en s'inspirant d'un boulevard urbain. Ces aménagements conviviaux et à échelle humaine sont reliés aux parcs riverains le long du fleuve. Les vues vers le fleuve, l'escarpement et l'île d'Orléans sont maximisées.


A5
A6
A12
rue Prévost
chemin Royal
5
3
1
4
Côte du Pont
2
A11
0 125 250 500 750 1 000
Mètres



LÉGENDE

- Milieu naturel d'importance *(escarpement et crête boisée)*
- Occupation traditionnelle rurale et villageoise *(site patrimonial de l'Île-d'Orléans)*
- Sites déstructurés
- Parcours fondateur *(chemin Royal)*
- Parcours peu identitaire *(côte du Pont)*
- Éléments d'intérêt patrimonial (BG inc.)
- Points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain (PMAD)
- Découpage des sous-secteurs

ÉLÉMENT DU PAYSAGE

1. Escarpement
2. Pont de l'Île d'Orléans
3. Aménagements commerciaux non structurants
4. Ligne de transport électrique
5. Église de Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans

Présence d'un site patrimonial protégé par la Loi sur le patrimoine culturel du Québec : Site patrimonial de l'Île-d'Orléans

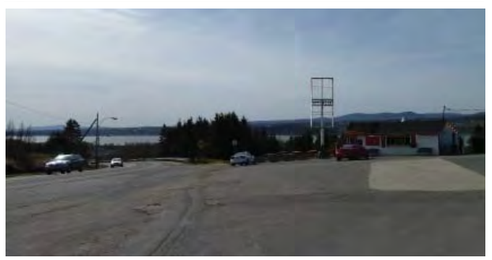
Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Batture de l'île d'Orléans	- Proximité avec le fleuve Saint-Laurent; - Présence de terres agricoles et d'espaces naturels fluviaux; - Présence du pont de l'Île d'Orléans et du seul lien carrossable menant au chemin du Roi.	- Manque d'identité du parcours d'entrée, aménagements peu conviviaux; - Parcours cyclables et piétons peu sécuritaires, malgré le fort potentiel de fréquentation; - Forte présence de la ligne de transport électrique agissant comme barrière visuelle.	- Réflexion sur la restauration et le remplacement du pont vers l'île d'Orléans : connexions avec le réseau existant sur la rive nord, questionnement sur le futur du pont actuel (démolition ou reconversion); - Intégration d'un lien cyclable au projet;	- Créer un parcours d'entrée distinctif pour l'Île en accordant une attention particulière aux aménagements.	- Respecter la cohérence de la protection et la mise en valeur du caractère patrimonial de l'île d'Orléans lors de toutes interventions; - Aménager un parcours d'entrée identitaire, en misant sur le caractère naturel et agricole de l'Île; - Réaliser une vision d'ensemble pour la porte d'entrée de l'Île; - Simplifier les aménagements du parcours d'entrée.
				Voir A2, à la page 21, pour les mêmes « objectifs » concernant le pont de l'Île d'Orléans et ses bretelles d'accès.	*Voir A2, à la page 21, pour les mêmes « mesures et actions » concernant le remplacement du pont de l'Île d'Orléans et le réaménagement des bretelles d'accès, en plus des suivantes :* - Conserver un maximum du lien existant jusqu'au fleuve (tracé et gabarit du parcours actuel) s'il y a lieu; - Aménager, au pied de l'escarpement, une halte pour les cyclistes avec lien cyclable vers Saint-Pétronille.
				- Accroître et mettre en valeur les espaces naturels protégés et contribuer à leur préservation en vue d'assurer le maintien de la biodiversité; - Encourager le développement des pratiques agricoles écoresponsables reposant sur une utilisation judicieuse des ressources naturelles et contribuant au maintien des paysages agricoles; - Favoriser l'appropriation publique des rives du fleuve en multipliant les points de contact.	- Conserver le caractère agricole et naturel des battures; - Créer des espaces publics naturels mettant en valeur les perspectives visuelles.
Escarpement	- Forte présence visuelle de l'escarpement (couvert végétal); - Encadrement visuel donné par l'escarpement.		- Protection du caractère naturel de l'escarpement; - Continuité visuelle de l'escarpement dans le bassin visuel rapproché du fleuve Saint-Laurent.	- Protéger et contribuer à la préservation des qualités naturelles de l'escarpement et y éviter le déboisement; - Maintenir la lecture continue de l'escarpement; - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages; - Maintenir les liens visuels historiques entre le fleuve et le plateau de l'île d'Orléans.	- Contrôler l'intégration du cadre bâti au pied et au haut de l'escarpement ainsi que son impact dans le paysage (étude d'impact visuel, limite de hauteur normée, coloration, etc.); - Interdire toute nouvelle construction à même l'escarpement, particulièrement aux abords de la côte du Pont; - Conserver un maximum du lien existant jusqu'au fleuve. Conserver le caractère rural du parcours de la côte du Pont; - Assurer une intégration au paysage et au milieu de vie du remaniement du parcours de la côte du Pont, le cas échéant. Assurer la qualité des ouvrages de soutènement, d'éclairage, d'affichage et voir à l'enfouissement des infrastructures câblées.

Présence d'un site patrimonial protégé par la Loi sur le patrimoine culturel du Québec : Site patrimonial de l'Île-d'Orléans

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Plateau de l'île d'Orléans *(versant nord)*	- Lecture du lotissement de forme rectangulaire (grands lots agricoles); - Présence des terres agricoles et des espaces naturels (boisé); - Présence de points de vue sur le littoral est, vers le site patrimonial de la Chute-Montmorency, la Côte-de-Beaupré et Charlevoix; - Lecture des noyaux villageois historiques, dont celui de Saint-Pierre. Présence d'un patrimoine bâti et paysager de qualité; - L'alternance paysage villageois/paysage rural est une caractéristique fondamentale de l'Île d'Orléans. La trame villageoise est serrée (petit lot) et son extension devrait toujours se faire en maximisant la perméabilité des divers secteurs de développement. La trame rurale est plus lâche, les lots sont plus grands. Les vues sont plutôt dégagées et le bâti est en relation constante avec le chemin Royal.	- Activités commerciales non structurantes en dehors des noyaux villageois historiques (intersection du chemin Royal et de la côte du Pont); - Forte présence de la ligne de transport électrique agissant comme barrière visuelle; - Sites et bâtiments commerciaux abandonnés; - Parcours cyclables et piétons peu sécuritaires malgré le fort potentiel de fréquentation.	- Transformation actuelle de l'offre commerciale aux résidents de l'île d'Orléans; - S'il y a lieu, voir à l'intégration d'un lien cyclable au projet de nouveau lien vers la Rive-nord; - Développer le réseau vert, bleu, blanc, un réseau actif et récréatif intégré; - Transformation du secteur de l'intersection côte du Pont/chemin Royal en pôle métropolitain (PMAD).	- Conserver le caractère rural et insulaire du paysage; - Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin de respecter l'impact sur les paysages patrimoniaux; - Bonifier les conclusions de l'étude réalisée en 2005 par le Comité de requalification de l'entrée de l'île d'Orléans; - Favoriser des constructions identitaires s'inspirant de l'esprit du lieu.	- Implanter les commerces de proximité à l'intérieur des noyaux villageois : créer des aménagements de qualité avec une signature s'intégrant au paysage naturel et rural de l'Île pour les nouvelles constructions (architecture, aménagements équipements, éclairage, etc. intégrés au paysage identitaire); - Créer une entrée commerciale et de services de taille réduite, axée sur certains commerces à portée régionale. Les nouveaux aménagements doivent projeter une image de qualité qui s'intègre au paysage rural de l'Île; - Minimiser l'impact visuel des fils électriques et rationaliser l'affichage commercial et touristique; - Rationaliser les stationnements de surfaces; - Planifier toutes interventions en continuité avec les trames urbaines villageoises en place et la conservation des paysages ruraux identitaires. Favoriser la densification des villages pour conserver les plaines agricoles et forestières.
				- Protéger et mettre en valeur les espaces patrimoniaux, naturels, ainsi que les points de vue permettant de saisir le paysage métropolitain.	- Créer des aménagements paysagers qui mettent en valeur le paysage, les panoramas et qui favorisent les liens visuels vers le fleuve, la chute Montmorency et toute la Rive-Nord; - Créer des espaces publics naturels mettant en valeur les perspectives visuelles et lier les aménagements aux parcours cyclables futurs. Plus particulièrement, créer un belvédère public au haut de l'escarpement.

Entrée de l'île d'Orléans





Paysages villageois





Crédits : MonPiche, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/4330780

Faune et flore



Crédits : Olivier Mondet, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/125172



Crédits : J-P Adam, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/129641


rue Prévost
1
chemin Royal
2
côte du Pont
0 125 250 500 750 1 000
Mètres

LÉGENDE

- Préservation du caractère naturel de l'escarpement
- Parcours cyclable et piéton continu à créer
- Espaces publics (belvédère ou halte pour cyclistes et piétons uniquement)
- Préservation, mise en valeur et création d'aménagements favorisant un lien physique et visuel vers le fleuve
- Secteur de préservation du patrimoine bâti et de renforcement des liens visuels avec le fleuve
- Préservation des paysages ruraux identitaires
- Aménagements à réviser du parcours d'entrée de l'île d'Orléans
- 1 Implantation de commerces de proximité dans le noyau villageois (pôle métropolitain)
- 2 Restructuration de l'entrée commerciale et touristique de l'île d'Orléans

DESCRIPTION DE LA VISION

L'application d'objectifs de qualité paysagère bien définis ainsi que la mise en œuvre des mesures et actions proposées incarnent une vision future du paysage.

Prenant place au centre du fleuve face à la majestueuse chute Montmorency, le site patrimonial de l'Île-d'Orléans contribue à la création d'un paysage exceptionnel. Son caractère rural et insulaire lui confère des perspectives uniques autant vers la rive nord que la rive sud. Le parcours d'entrée à l'île d'Orléans s'imprègne des caractéristiques paysagères patrimoniales et met en valeur les éléments naturels présents. Puisque le tourisme est au cœur des activités d'accueil à l'île, les aménagements d'entrée favorisent les vues vers le fleuve et la chute Montmorency. Ils sont largement teintés de la couleur locale rurale de l'île d'Orléans. La construction d'un nouveau lien d'entrée permet la création de nouveaux parcours cyclables multipliant les possibilités pour découvrir le paysage insulaire unique. L'une des pistes cyclables rejoint le chemin Royal sur le plateau agricole en passant par la côte du Pont et l'autre longe le bas de l'escarpement vers Sainte-Pétronille. Le tracé de la côte du Pont est conservé jusqu'au fleuve afin d'en réduire l'impact paysager et écologique.

B

SECTEUR
INSTALLATIONS PORTUAIRES DE QUÉBEC, CHANTIERS MARITIMES DAVIE ET TRAVERSE QUÉBEC-LÉVIS

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Le secteur B comprend plusieurs paysages emblématiques de la région métropolitaine, ainsi qu'une forte concentration d'éléments du patrimoine culturel d'intérêt national (Québec) et international (UNESCO). Ce secteur s'étend sur les deux rives du fleuve au rétrécissement de ce dernier : à la hauteur de Québec, de la baie de Beauport au Cap-Blanc pour la rive nord et des chantiers maritimes Davie au quartier résidentiel de la rue Saint-Laurent pour la rive sud. La réalité de la signification de Québec, « là où le fleuve se rétrécit », est clairement perceptible par l'encadrement formé par les escarpements de Québec et de Lévis reliés par la traverse fluviale qui participe à la découverte de ce paysage. Le littoral est clairement marqué de part et d'autre par une concentration bâtie importante et une animation urbaine soutenue. Le profil du cap Diamant surmonté par la Citadelle et magnifié par le Château Frontenac, les nombreux clochers du Vieux-Québec, l'embouchure de la rivière Saint-Charles, les grues, silos et équipements industriels des installations portuaires et des chantiers maritimes sont autant d'éléments marquants du paysage de ce secteur particulier.

L'un des grands enjeux de paysage du secteur réside dans la position stratégique des installations maritimes portuaires, industrielles et urbaines, ainsi que leur rôle dans la qualité de la porte d'entrée fluviale de la région métropolitaine. Cet enjeu adresse l'impact visuel de la présence de ces éléments dans le paysage, la définition de la silhouette urbaine et la lisibilité des interfaces entre ces installations industrielles lourdes à accès limité et les quartiers patrimoniaux qui s'y juxtaposent.

Le bassin Louise offre des vues dégagées spectaculaires vers le promontoire de Québec. Le bassin Louise se divise en deux bassins distincts : l'intérieur et l'extérieur. Si les activités entourant le bassin extérieur sont clairement à vocations industrielles et portuaires, le bassin interne est quant à lui dédié aux activités de plaisance.

Plus au sud, la basse-ville de Québec se déploie au pied de l'impressionnant escarpement boisé. Au sommet, le Château Frontenac est un des hôtels les plus photographiés au monde. Le secteur Champlain se caractérise par une mixité d'usages, des vues remarquables sur le fleuve, la Rive-Sud, l'île d'Orléans et la haute-ville de Québec. Enfin, le stationnement Dalhousie, situé en face du Musée de la Civilisation fait actuellement office de porte d'entrée pour tous les croisiéristes qui débarquent à Québec à la fin de l'été. Ce terrain en particulier, offre un potentiel de requalification important.

De l'autre côté du fleuve, à Lévis, le secteur de la traverse est également une porte d'entrée de la ville. Un grand projet de requalification, présentement en cours, offre des opportunités de mise en valeur du paysage littoral. Ce secteur est caractérisé par des vues et des panoramas exceptionnels sur le fleuve et vers Québec, et offre des opportunités de contact direct avec le fleuve. Le Parcours des anses longe le littoral et traverse le secteur résidentiel de la rue Saint-Laurent. Riche d'un passé industrialo-maritime et ayant comme toile de fond l'escarpement naturel, ce quartier possède une trame urbaine et un gabarit de bâti à préserver.

Enfin, la terrasse de Lévis comprend toute la partie plus ancienne de la ville, construite au haut de l'escarpement. On y retrouve principalement deux anciens quartiers centraux, soit celui de Lévis et celui de Lauzon. Près de l'escarpement, de nombreuses percées visuelles permettent d'observer Québec et le fleuve sous divers angles. La trame urbaine est relativement uniforme et le couvert végétal est abondant. La concentration de bâtiments et d'ensembles à valeur patrimoniale, combinée aux vues précédemment mentionnées, fait de ce plateau un lieu critique pour le paysage.

SECTEUR B

Installations portuaires de Québec, chantier maritime de la Rive-sud et Traverse Québec-Lévis

Éléments identitaires

Québec

- le fleuve Saint-Laurent;
- le port de Québec/la rivière Saint-Charles;
- les silos de la Bunge/le bassin Louise;
- la Basse-Ville;
- l'escarpement (partiellement boisé);
- le promontoire de la Haute-Ville;
- l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Lévis

- le fleuve Saint-Laurent;
- l'escarpement boisé;
- le site des chantiers maritimes Davie;
- la Traverse Québec-Lévis (traversiers, quais);
- la topographie en terrasses de Lévis.

Légende

Sous-secteur sommairement analysé

Sous-secteur avec analyse approfondie

Sous-secteurs

B1 Sous-secteur des Installations portuaires de Québec et la baie de Beauport

B2 Sous-secteur du bassin Louise

B3 Sous-secteur de Champlain

B4 Sous-secteur des chantiers maritimes de la Davie

B5 Sous-secteur la Traverse de Lévis

B6 Sous-secteur de la rue Saint-Laurent

B7 Sous-secteur du versant nord de Lévis



SECTEUR B

FORCES paysagères

1 Le fleuve Saint-Laurent et ses habitats naturels

Aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ZICO)

Escarpements de la vallée du Saint-Laurent

2a Le promontoire de Québec - cap Diamant

2b L'escarpement du versant nord de Lévis

2c Couvert forestier de Lévis

Paysage portuaire et industriel lourd

3a Les installations portuaires de Québec

3b Le site de la papetière White Birch

3c Les équipements d'utilités publiques de la Ville de Québec

4 Agrandissement prévu des installations portuaires de Québec

5 Les chantiers maritimes Davie

Noyaux anciens préservés

6 Les quartiers centraux de Québec

7 Le Vieux-Lévis /Vieux-Lauzon et son couvert forestier

8 La rue Saint-Laurent à Lévis

9 Fort no ° 1 de Lévis

Parcours fondateurs

10 Les axes Champlain, Saint-Vallier et Saint-Paul

11 Les axes Saint-Jean et Saint-Louis

12 Les axes Saint-Laurent, Saint-Joseph et Saint-Georges et la côte du Passage

Paysage de sports et loisirs

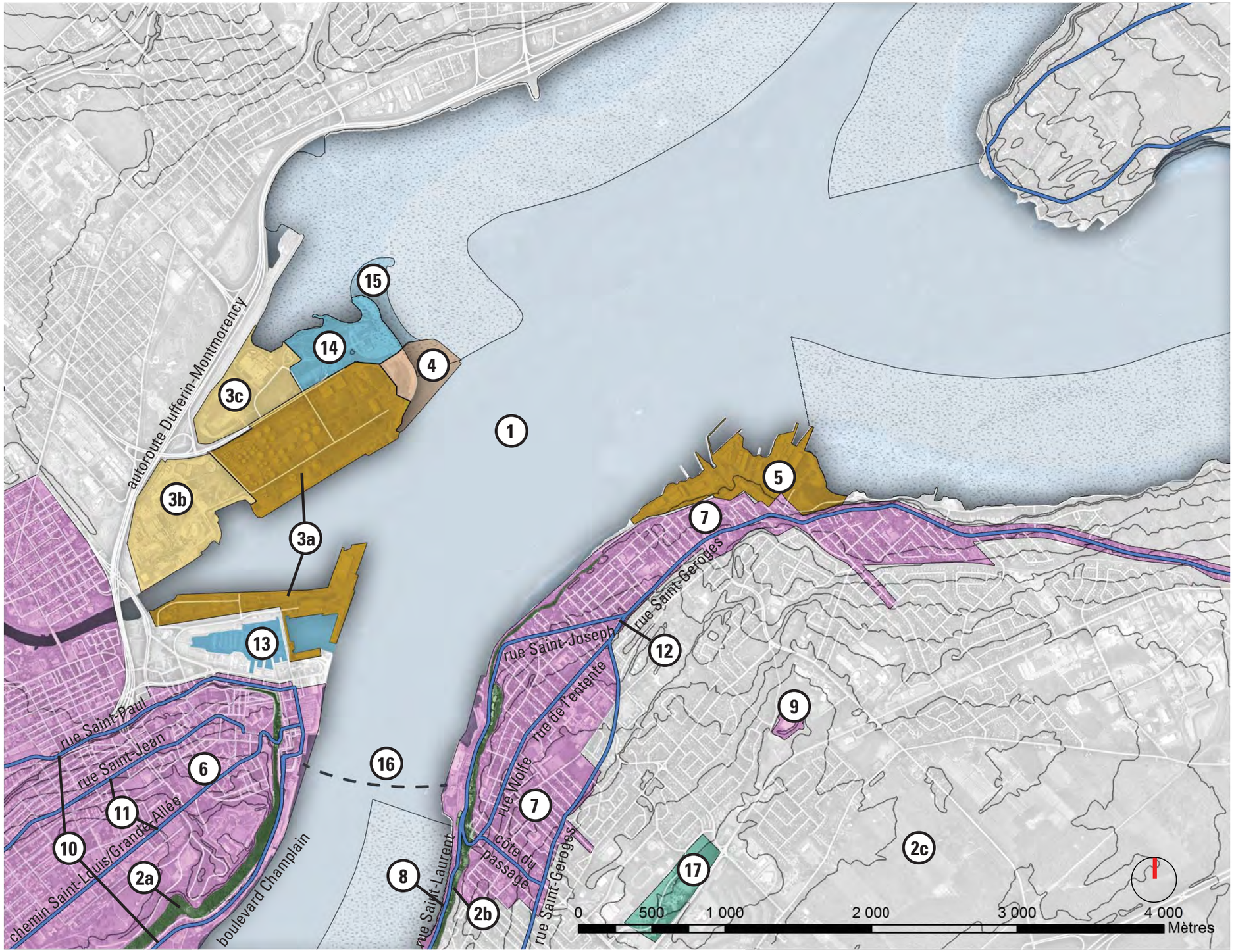
13 Le bassin Louise, secteur des plaisanciers

14 Les installations récréatives de la baie de Beauport

15 Agrandissement prévu de la baie de Beauport

16 Traverse Québec/Lévis (Liens interrives panoramiques et entrées métropolitaines)

17 Cité de Desjardins de la coopération



FAIBLESSES paysagères

1 La disparition du caractère particulier du bâti et des parcelles de la rue Saint-Laurent

Parcours déstructurants

2 Le caractère autoroutier de l'autoroute Dufferin-Montmorency

Interface sous-aménagée

3a La délimitation à améliorer entre les activités portuaires et les activités urbaines et de plaisance

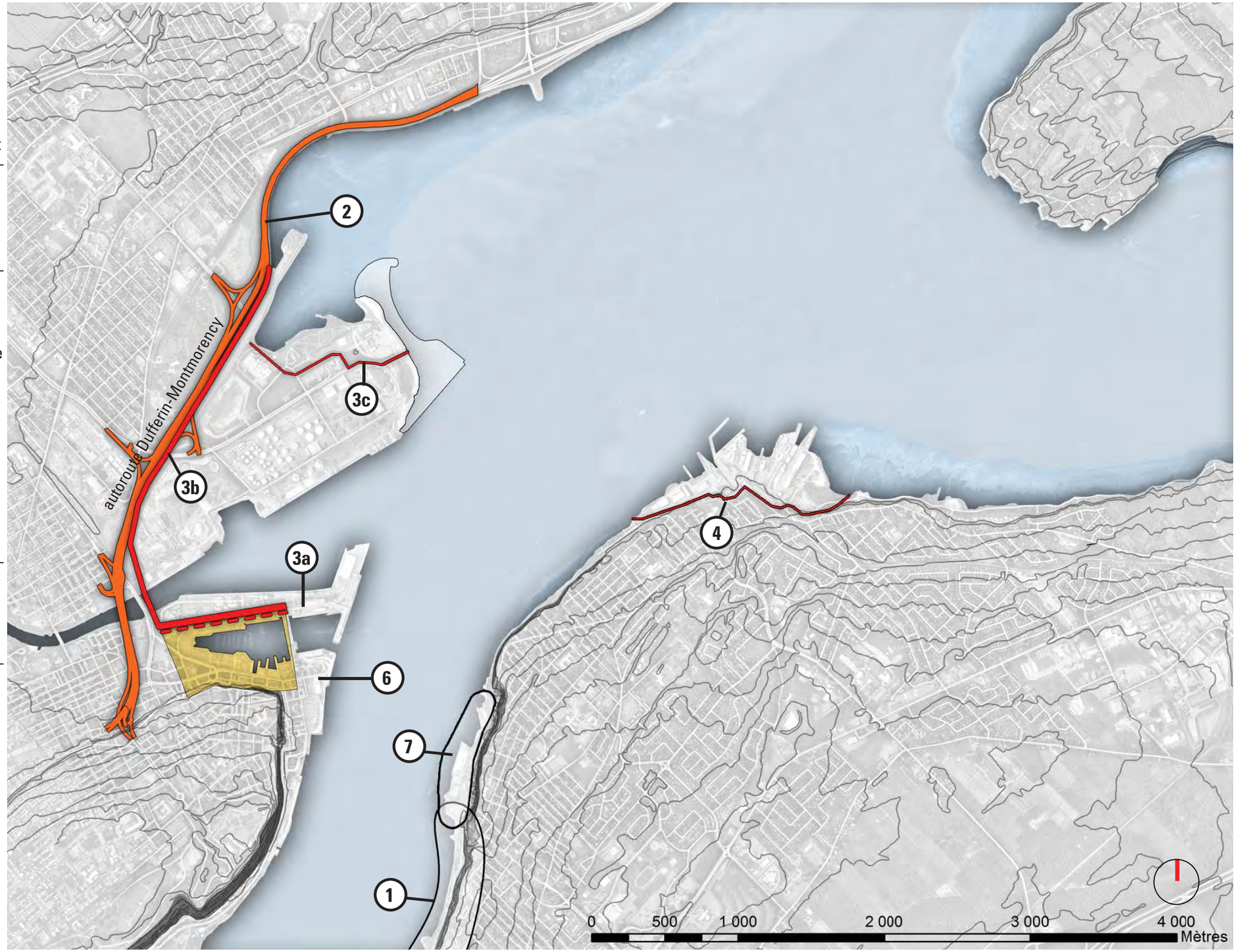
3b La zone créée par l'autoroute, les installations industrielles lourdes et la cours de triage du CN

3c La convivialité de l'accès à la baie de Beauport

4 La juxtaposition des activités industrielles, récréotouristiques (parcours des Anses) et résidentielles

6 Le faible encadrement des activités de plaisance par les activités urbaines

7 La mise en valeur prévue de l'entrée de ville de Lévis au secteur de la Traverse et le manque d'intégration des sites patrimoniaux



SECTEUR B

ENJEUX paysagers

1. La planification de l'agrandissement des installations portuaires

2. L'avenir et la consolidation des installations industrielles et des terrains

Parcours à restructurer

3. L'autoroute Dufferin-Montmorency et le boulevard Sainte-Anne (VQ, CCNQ, MTQ)

4. La requalification des abords du bassin Louise et les stratégies de développement immobilier du Port de Québec

5. La revitalisation du secteur de la Traverse à Lévis en lieu public multifonctionnel

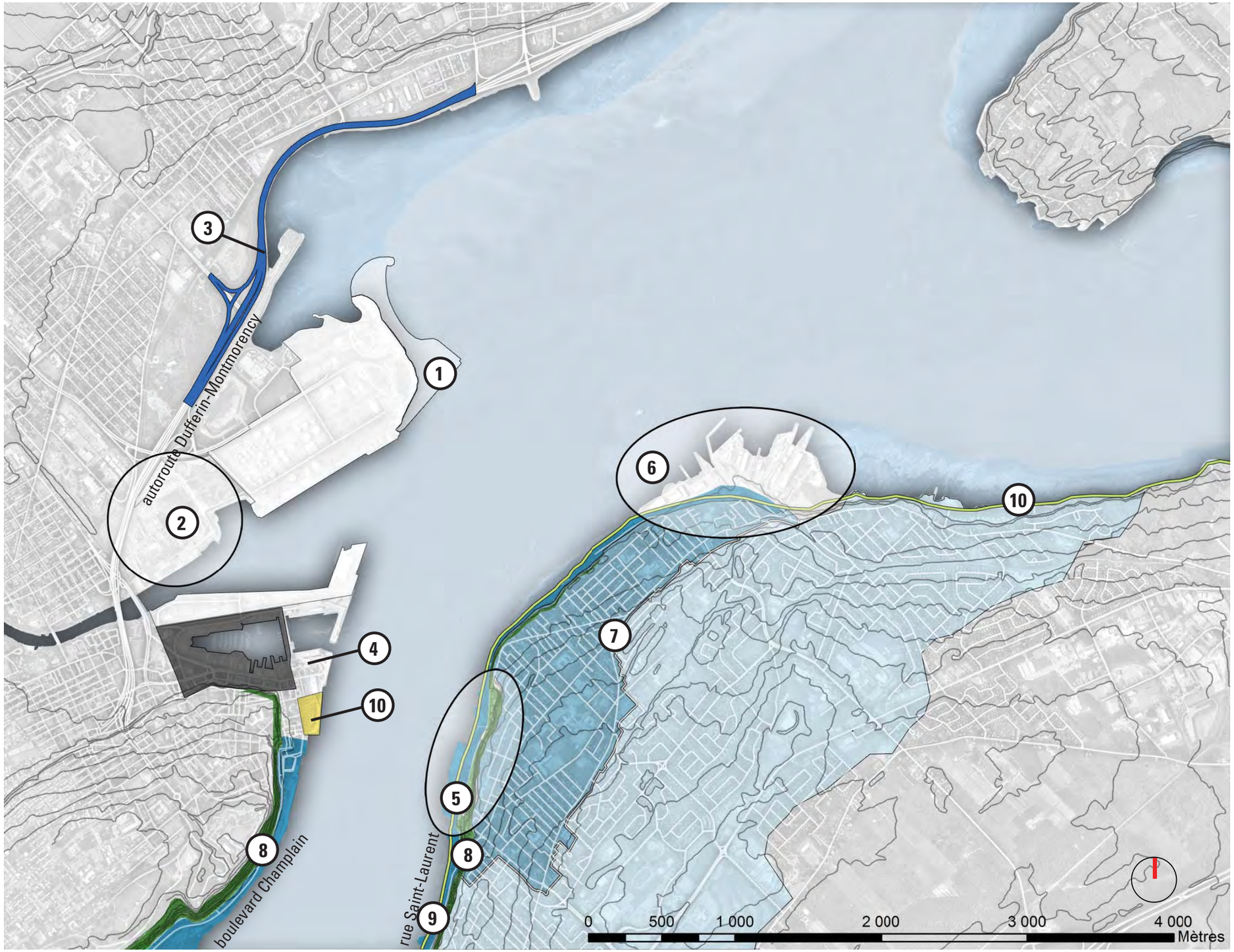
6. L'avenir et la consolidation des chantiers maritimes Davie

7. Les pressions immobilières sur les différents plateaux de Lévis et la conservation des liens historiques avec le fleuve Saint-Laurent (surtout près du fleuve et de l'escarpement)
   - Conservation du lien direct avec le fleuve Saint-Laurent et du caractère naturel des berges
   - Conservation des quartiers anciens de Lévis-Lauzon et de leurs liens physiques et visuels avec le fleuve Saint-Laurent
   - Liens visuels vers le fleuve Saint-Laurent à partir plateau supérieur

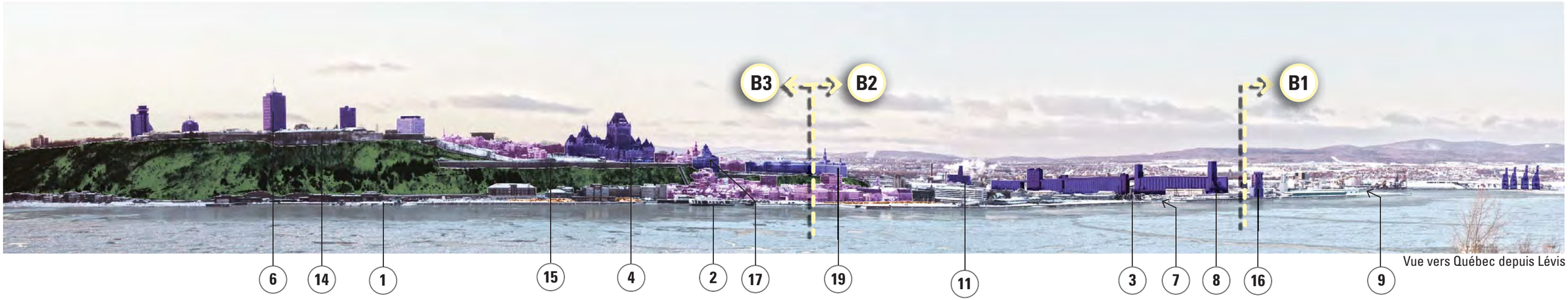
8. Lisibilité continue de l'escarpement et de ses qualités naturelles

9. Gestion de la végétation le long du Parcours des Anses, conserver les vues en lien avec l'ancien patrimoine maritime

10. L'entrée de ville pour les croisiéristes




B1
B2
B3
boulevard des Capucins
autoroute Dufferin-Montmorency
avenue D'Estimauville
rue Saint-Paul
rue Abraham-Martin
rue Dalhousie
boulevard Champlain
boulevard Henri-Bourassa
Traverse Qc-Lévis
6
5
4
14
15
1
2
10
7
8
3
16
11
9
12
13
0 125 250 500 750 1 000
Mètres



Vue vers Québec depuis Lévis

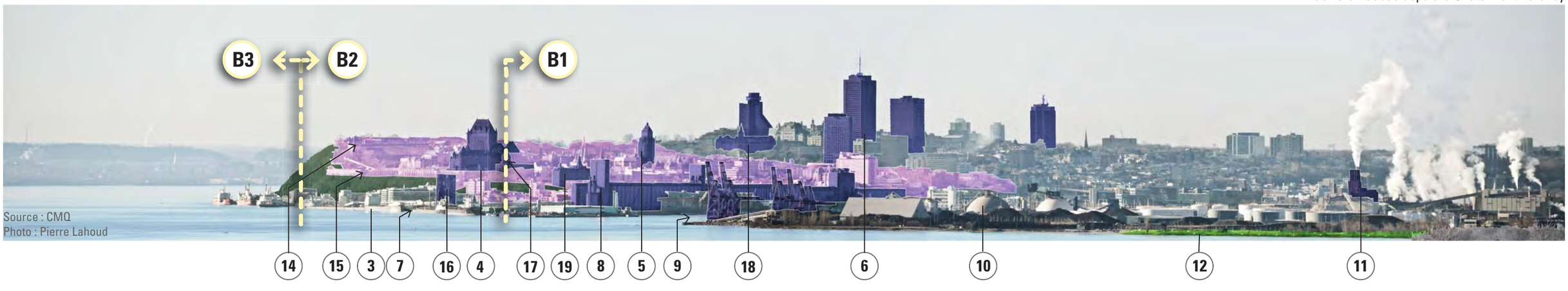
LÉGENDE

- Milieu naturel d'importance et espace public collectif *(escarpement, baie de Beauport, domaine de Maizerets, Espace 400e et Pointe-à-Carcy)*
- Noyaux anciens préservés *(Vieux-Québec)*
- Repère visuel
- Éléments formant une barrière *(autoroute Dufferin-Montmorency, ses bretelles d'accès et les voies ferrées)*
- Stationnements de surface
- Parcours fondateur
- Éléments d'intérêt patrimonial (BG inc.)
- Points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain (PMAD)
- Découpage des sous-secteurs
- Pôle de croisement intermodal majeur
- Piste multifonctionnelle *(réseau métropolitain)*

ÉLÉMENTS DU PAYSAGE

1. Garde côtière
2. Installations de la Traverse Québec-Lévis
3. Pointe-à-Carcy
4. Château Frontenac *(élément emblématique dominant)*
5. Édifice Price
6. Édifice Marie-Guyard (Complexe G)
7. Bassin Louise
8. Silos de la Bunge
9. Embouchure de la rivière Saint-Charles
10. Installations portuaires - Port de Québec (secteur Beauport)
11. Papeterie Stadacona, Papiers White Birch
12. Baie de Beauport
13. Domaine de Maizerets
14. Citadelle de Québec
15. Terrasse Dufferin-Montmorency
16. Équipements de déchargement de céréales
17. Bureau de poste
18. Édifice de l'Assemblée nationale du Québec
19. Séminaire de Québec

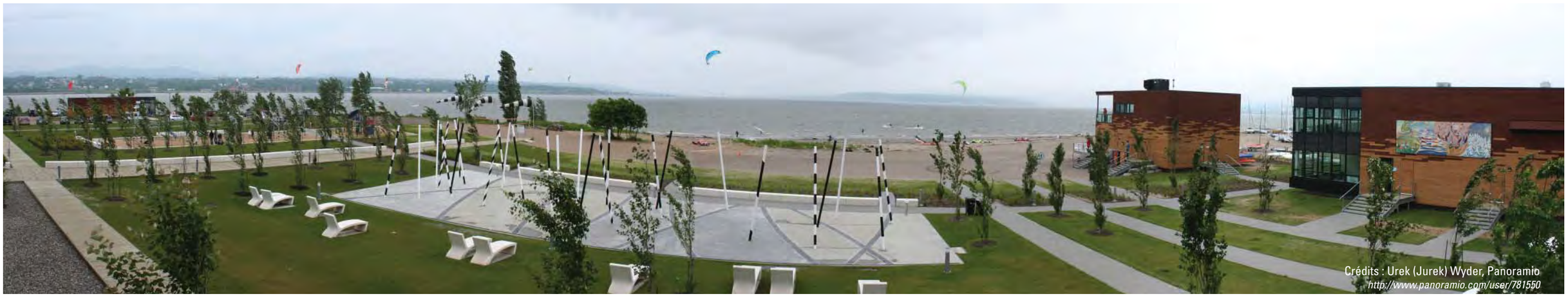
Vue vers Québec depuis la Chute Montmorency



Source : CMQ
Photo : Pierre Lahoud



Vue dans l'axe de la rue Abraham-Martin et des voies ferrées, entre les installations portuaires et le bassin Louise



Installations récréatives de la baie de Beauport



Vue vers les installations portuaires (secteur Beauport)



Vue depuis l'autoroute Dufferin-Montmorency sur la propriété de la papetière White Birch. Au loin, le promontoire de Québec



Panorama vers le nord depuis la Pointe-à-Carcy. Vue sur la portion externe du bassin Louise



Vue depuis la toiture du 333 boulevard Jean-Lesage vers le bassin Louise et ses abords. Au loin : le promontoire de Lévis



Vue depuis la toiture du 333 boulevard Jean-Lesage vers le bassin Louise et ses abords, la grande majorité de ceux-ci étant des stationnements de surface. À droite : le promontoire de Québec. Au loin : le promontoire de Lévis



Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/241159

Panorama depuis le bassin Louise vers le promontoire de Québec.

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Installations portuaires de Québec *(Rives nord et sud de l'embouchure de la rivière Saint-Charles)*	- Lecture de la vitalité de la ville; - Témoin du présent et du passé maritime de Québec; - Présence importante dans le paysage littoral : nombreux repères visuels d'importance (grues, silos et autres), qui marquent le paysage de Québec; - Position géographique stratégique, entre l'embouchure de deux rivières et tout près du centre historique de Québec; - Perspectives visuelles remarquables sur l'île d'Orléans, le fleuve, Lévis et l'arrondissement de Beauport.	- Absence d'aménagements des limites : site enclavé par de nombreuses barrières physiques et visuelles importantes; - Limite ambiguë entre le secteur récréatif du bassin Louise et les installations portuaires (certains secteurs sont à accès permis à certains moments interdits à d'autres) (ex. présence du Cirque du Soleil).	- Obligation de se conformer aux normes ISPS *(International Ship and Port Facility Security Code)* ce qui en fait un site dont les accès sont limités et surveillés; - Planification de l'agrandissement des quais du Port de Québec; - Consolidation de la zone industrielle Montmorency (située dans le secteur au nord de l'autoroute Dufferin-Montmorency).	- Assurer la qualité paysagère dans le maintien, le développement et l'efficacité des installations portuaires : moteur économique majeur de l'agglomération; - Faciliter la cohabitation harmonieuse entre les installations portuaires et les milieux de vie voisins; - Multiplier les points de contact et d'interprétation à des fins récréatives, éducatives ou touristiques; - Favoriser une meilleure compréhension et développer le sentiment d'appartenance de la population face au site (lien affectif/collectif).	- Mettre en place une stratégie particulière de mise en valeur paysagère (incluant les paysages nocturnes et hivernaux); - Mettre sur pied des équipements d'interprétation des activités portuaires contemporaines et historiques; - Aménager un parcours convivial d'accès à la baie de Beauport en favorisant la mise en valeur et l'interprétation des activités portuaires; - Réaliser des études d'impacts paysagers et environnementaux des projets d'expansion des quais du Port; - Assurer une qualité du bâti, des aménagements, de l'affichage et de l'éclairage des sites du Port; - Profiter des projets de développement du bassin Louise pour requalifier les interfaces des installations portuaires avec le caractère naturel et urbain du site; - Traiter les limites de la zone portuaire et les interfaces avec la ville par des aménagements et une signalisation adéquate pour assurer la sécurité et éviter la confusion.
			- Utilisation d'une partie des quais, du côté de l'embouchure de la rivière Saint-Charles, pour l'embarquement/débarquement de touristes provenant des bateaux de croisière (activité en croissance).	- Rechercher l'intégration entre les différentes vocations (commerciale/transport/touristique) et les aménagements du fleuve et de ses abords; - Mettre en relation la rivière Saint-Charles, son embouchure, le bassin Louise et le fleuve (accessibilité, animation, perméabilité et mixité).	- Aménager les lieux en conséquence des activités pratiquées (embarquement des croisiéristes, aménagements conviviaux); - Orienter clairement la vocation du secteur ouest de la rive sud de l'estuaire de la rivière Saint-Charles et aménager ses interfaces en conséquence.
			- Qualité de l'aménagement de l'autoroute comme parcours d'entrée et corridor structurant.	- Optimiser les infrastructures de transit afin d'en réduire l'impact visuel et physique, de favoriser leur intégration au milieu de vie et tout en favorisant l'intermodalité; - Créer un parcours d'entrée métropolitain distinctif en accordant une attention particulière aux aménagements.	- Traiter le tronçon autoroutier comme une voie scénique de mise en valeur des panoramas (revoir les aménagements en bordure de l'autoroute Dufferin-Montmorency en conséquence); - Traiter les limites de la zone portuaire et les interfaces avec la ville par des aménagements conviviaux de qualité et une signalisation adéquate;
Propriété de la papetière White Birch	- Témoin du présent et du passé industriel de Québec, plus particulièrement de celui disparu le long de la rivière Saint-Charles; - Rare exemple d'architecture industrielle du début du XXe siècle à Québec; - Position géographique stratégique, aux abords de l'estuaire de la rivière, près du centre de Québec et desservi par d'importantes voies de communication routières et ferroviaires.	- Absence d'interface avec les milieux limitrophes, site enclavé par de nombreuses barrières physiques et visuelles importantes.	- Réflexion sur l'avenir de certaines industries manufacturières et protection du patrimoine industriel; - Consolidation de la zone industrielle Montmorency (située dans le secteur au nord de l'autoroute Dufferin-Montmorency).	- Conserver un des rares exemples de patrimoine industriel du début du 20e siècle à Québec.	- Traiter les limites de la zone industrielle et les interfaces avec la ville par des aménagements conviviaux de qualité et une signalisation adéquate, particulièrement au niveau des parcours cyclables en place; - Marquer les entrées du site par des aménagements significatifs et adéquats; - Advenant la cessation des opérations de la papetière : évaluer les possibilités de conservation de la vocation industrielle lourde du site et faire une évaluation technique, architecturale et patrimoniale du cadre bâti.

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Secteur récréotouristique de la baie de Beauport	- Importante emprise sur la rive, qui marque le paysage de Québec et de Beauport; - Site récréatif d'importance : un des rares points de contact direct avec le fleuve pour le secteur est de l'agglomération; - Perspectives visuelles imprenables sur l'île d'Orléans, le fleuve, arrondissement de Beauport et la Rive-Sud.	- Site enclavé par de nombreuses barrières physiques et visuelles importantes; - Une seule route d'accès à caractère industriel; - Accès laborieux par parcours cyclables et piétons.	- Élaboration en cours du projet de prolongement de la plage; - Planification de l'agrandissement des quais du Port de Québec et de la plage récréative; - Site enclavé par le port qui est soumis à l'obligation de se conformer aux normes ISPS *(International Ship and Port Facility Security Code).*	- Rechercher l'intégration entre les différentes vocations (commerciale/transport/touristique) et les aménagements du fleuve et de ses abords; - Multiplier, à des fins récréatives, éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau actif et récréatif intégré; - Conserver l'appropriation publique des rives du fleuve (hors du périmètre portuaire); - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages.	- Aménager un lien cyclable simplifié entre la baie de Beauport, le littoral est et le domaine de Maizerets; - Connecter davantage les aménagements de la baie de Beauport aux circuits cyclables en place et à venir; - Revoir les aménagements du lien routier d'accès au site, en misant sur le paysage naturel de la baie et le caractère industriel des installations portuaires; - S'assurer que le prolongement proposé des installations se fasse en concordance avec le milieu naturel (étude d'impact environnemental).

Barrières



Crédits : M Poulin-Lamarre, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/80154



Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550

Repères visuels



Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550

Paysages de loisirs



Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550

Paysages hivernaux



Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550



Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550

Présence d'un site patrimonial protégé par la Loi sur le patrimoine culturel du Québec : Site patrimonial du Vieux-Québec

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Installations portuaires de Québec *(Bassin Louise : bassins intérieur et extérieur et leurs abords)*	- Dégagement urbain permettant des points de vue exceptionnels sur le promontoire de Québec; - Présence des silos de la Bunge dans le paysage comme repère diurne/nocturne (intérêt des représentations multimédias); - Convergence des grands corridors verts et cyclables vers le bassin Louise; - Présence d'un front fluvial unique ayant un fort potentiel de consolidation/construction.	- Manque d'aménagements structurants autour du bassin Louise pour lier efficacement au tissu urbain et tirer profit des grands corridors (verts et cyclables); - Limite ambiguë entre le secteur récréatif du bassin Louise et les installations portuaires (certains secteurs sont à accès permis à certains moments interdits à d'autres) (ex. présence du Cirque du Soleil); - Forte présence visuelle des stationnements de surface au pourtour du bassin Louise (importante superficie); - Manque de lisibilité du caractère de loisirs et de plaisance lié à l'espace (en raison du manque de services en lien avec ce type d'activités); - La présence des silos de la Bunge crée une coupure visuelle et physique importante sur l'estuaire de la rivière Saint-Charles et sur le reste des installations portuaires;	- Élaboration d'une stratégie de développement des propriétés du Port de Québec et des nouveaux besoins en stationnements (à venir); - Requalification des terrains vagues et de certains stationnements qui représentent d'importantes surfaces de mise en valeur.	- Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin d'en atténuer l'impact sur les paysages; - Rechercher l'intégration entre les différentes vocations (commerciale/transport/tourisme) et les aménagements du fleuve et de ses abords; - Multiplier, à des fins récréatives, éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer un réseau actif et récréatif intégré;	- Assurer la mixité des usages dans les projets de développement; - Réaliser une étude d'impact visuel des projets pour encadrer et mettre en valeur à la fois les vues sur le promontoire de Québec et les installations portuaires; - Inclure des espaces publics au projet. Connecter ceux-ci aux réseaux cyclables et piétonniers en place; - Rationaliser les stationnements, les regrouper et éviter les stationnements de surface banals; - Intégrer et valoriser les activités de plaisances au projet de développement : marina en ville; - Mettre en réseau les espaces publics et les installations de loisir avec les grands corridors verts et cyclables; - Encadrer l'espace de plaisance, le rendre lisible et marqué et le lier au reste de la ville; - Assurer des usages permettant la continuité de l'animation urbaine; - Traiter les limites avec les installations portuaires par des aménagements adéquats; - Mettre en valeur les perspectives visuelles sur le promontoire de Québec et le fleuve à l'aide d'un parcours scénique en bordure du bassin.
Pointe-à-Carcy *(et stationnement Dalhousie)*	- Points de vue panoramiques exceptionnels sur le fleuve Saint-Laurent et sur les installations portuaires; - Espace publics importants, faisant le pont entre le quartier historique et le fleuve; - Présence d'un front fluvial unique ayant un potentiel de consolidation/construction.	- Prédominance du stationnement Dalhousie (face au Musée de la civilisation) dans le paysage; - Secteur fortement soumis à l'achalandage du terminal de croisière : présence de barrière à plusieurs moments de l'année.	- Requalification des terrains vagues et de certains stationnements qui représentent d'importantes surfaces de mise en valeur; - Porte d'entrée de la Ville de Québec pour les navires de croisière; - Cohabitation des diverses activités sur le site : Obligation de se conformer aux normes ISPS *(International Ship and Port Facility Security Code)* ce qui en fait un site dont les accès sont limités et surveillés*;* - Secteur exclu des limites actuelles du *Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral est et de ses abords* (CCNQ, VQ et MTQ).	- Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au caractère riverain panoramique du site; - Multiplier, à des fins récréatives, éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer un réseau actif et récréatif intégré;	- Élaborer une vision d'ensemble du front fluvial de Québec; - Converser la lecture de la vue vers l'entrée à Québec depuis le fleuve et le quai des croisières; - Rationaliser les stationnements de surface et les végétaliser; - Aménager des lieux publics tirant profit des qualités patrimoniales, naturelles et panoramiques du site; - Contrôler l'intégration du cadre bâti nouveau (le cas échéant), son impact dans le paysage et sur les liens visuels historiques entre le fleuve et la Basse-Ville de Québec.
		- Développement du tourisme provenant des navires de croisière (activité en croissance).	- Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages; - Faciliter la cohabitation harmonieuse entre les installations portuaires et les milieux de vie voisins.	- Poursuivre la gestion efficace des accès publics aux quais et limiter les périodes de fermeture; - Gérer harmonieusement la cohabitation des divers usages, en revoyant, entre autres, l'aménagement des corridors cyclables et piétons. Profiter de la requalification du stationnement Dalhousie.

Présence d'un site patrimonial protégé par la Loi sur le patrimoine culturel du Québec : Site patrimonial du Vieux-Québec

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Escarpement	- Lecture forte du promontoire de Québec dans le paysage; - Intelligibilité de la relation haute-ville et basse-ville.		- Élaboration d'une stratégie de développement des propriétés du Port de Québec; - Projets de nouveaux développements et perte potentielle de lisibilité de l'escarpement.	- Continuité visuelle de l'escarpement dans le bassin visuel rapproché du fleuve; - Compréhension accrue de la relation Haute-ville/Basse-ville	- Assurer l'insertion paysagère de tout nouveau projet; - Encadrer la hauteur et le gabarit des nouvelles constructions et leur insertion dans la progression bâtie en lien avec la topographie de la ville (effet escalier du bâti); - Assurer la qualité architecturale du bâti, ainsi que la qualité des aménagements urbains et du mobiliers urbains.

Éléments temporaires/en mouvement/ saisonnier


Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550



Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550

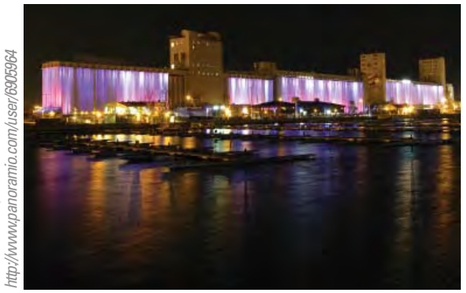

Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550

Repères visuels


Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550



Paysages nocturnes


Crédits : Jacques Boutin, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/6905964


Crédits : Jacques Boutin, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/6905964

Paysages hivernaux


Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550


Crédits : Jacques Proulx

Paysages recréonautiques


Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550


Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550


Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550

Présence d'un site patrimonial protégé par la Loi sur le patrimoine culturel du Québec : Site patrimonial du Vieux-Québec

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Installations portuaires de Québec *(Installations de la Traverse Québec-Lévis, terminal des Croisières AML et quai de la Garde côtière)*	- Présence de perspectives visuelles d'intérêt dégagées vers le fleuve Saint-Laurent et la Rive-sud; - Présence d'installations publiques qui favorisent l'accessibilité de la population au fleuve : piste cyclable.	- Prédominance des installations du traversier et de la Garde côtière qui créent une coupure dans le lien (visuel/physique) avec le fleuve Saint-Laurent; - Confusion dans l'organisation de l'espace (espace public/espace privé, tracé du parcours cyclable) et présence visuelle importante des stationnements de surface.	- Prise en compte des installations liées à la présence des embarcations de croisières (AML); - Présence de plusieurs grands propriétaires fonciers; - Difficulté d'aménager un parcours cyclable continu adéquat, due au manque d'espace public dans certains secteurs; - Pôle intermodal d'importance au niveau du territoire métropolitain; - Porte d'entrée vers la ville; - Secteur exclu des limites actuelles du Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral est et ses abords (CCNQ, VQ et MTQ).	- Assurer le maintien, le développement et l'efficacité des installations portuaires; - Faciliter la cohabitation harmonieuse entre les installations portuaires et les milieux de vie voisins; - Favoriser l'intermodalité des installations de transport des personnes afin de tirer profit de leurs avantages; - Multiplier, à des fins récréatives, éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer un réseau actif et récréatif intégré.	- Élaborer une vision d'ensemble du front fluvial de Québec; - Saisir les opportunités de requalification éventuelle de certaines propriétés en bordure du fleuve pour améliorer les liens cyclables et piétons et multiplier les accès au fleuve; - Aménager un parcours cyclable et piétonnier continu de qualité.
Boulevard Champlain	- Présence de panoramas exceptionnels vers le fleuve Saint-Laurent et la rive sud sur presque tout le littoral depuis le boulevard Champlain, Anse Brown, etc. ; - Proximité avec le fleuve Saint-Laurent; - Présence de bâtiments et sites d'intérêt patrimonial : quartiers Petit-Champlain et Cap-Blanc.		- Secteur exclu des limites actuelles du Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral est et ses abords (CCNQ, VQ et MTQ).	- Multiplier, à des fins récréatives, interprétatives éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer un réseau actif et récréatif intégré; - Rechercher l'intégration entre les différentes vocations (commerciale/transport/touristique) et les aménagements du fleuve et de ses abords; - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages.	- Élaborer une vision d'ensemble du front fluvial de Québec; - Assurer un lien cyclable et piéton continu et convivial entre les projets de poursuite de la promenade Samuel-de Champlain, à l'ouest, et les projets de mise en valeur du littoral est et ses abords, à l'est; - Saisir les opportunités de requalification éventuelle de certaines propriétés en bordure du fleuve pour améliorer les liens cyclables et piétons et multiplier les accès au fleuve; - Assurer la cohabitation des usages de l'espace public et semi-privé.
Escarpement Voir sous-secteur B2, en plus des particularités suivantes :	– Forte présence visuelle de l'escarpement (couvert végétal continu); – Encadrement visuel donné par l'escarpement.			- Maintenir la lecture continue de l'escarpement; - Protéger et contribuer à la préservation des qualités naturelles de l'escarpement et y éviter le déboisement.	- Contrôler l'intégration du cadre bâti au pied de l'escarpement.et son impact dans le paysage (étude d'impact visuel, limite de hauteur normée, coloration, etc.).

Traverse et croisières





Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550

Paysages maritimes



Crédits : M Brugeron, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/4426405



Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550

Repères visuels



Crédits : M Doyer, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/544159



Crédits: D St-Maurice, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/244635

Paysages nocturnes



Crédits : Jacques Boutin, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/6905964

Friches et stationnements
(potentiel de mise en valeur)



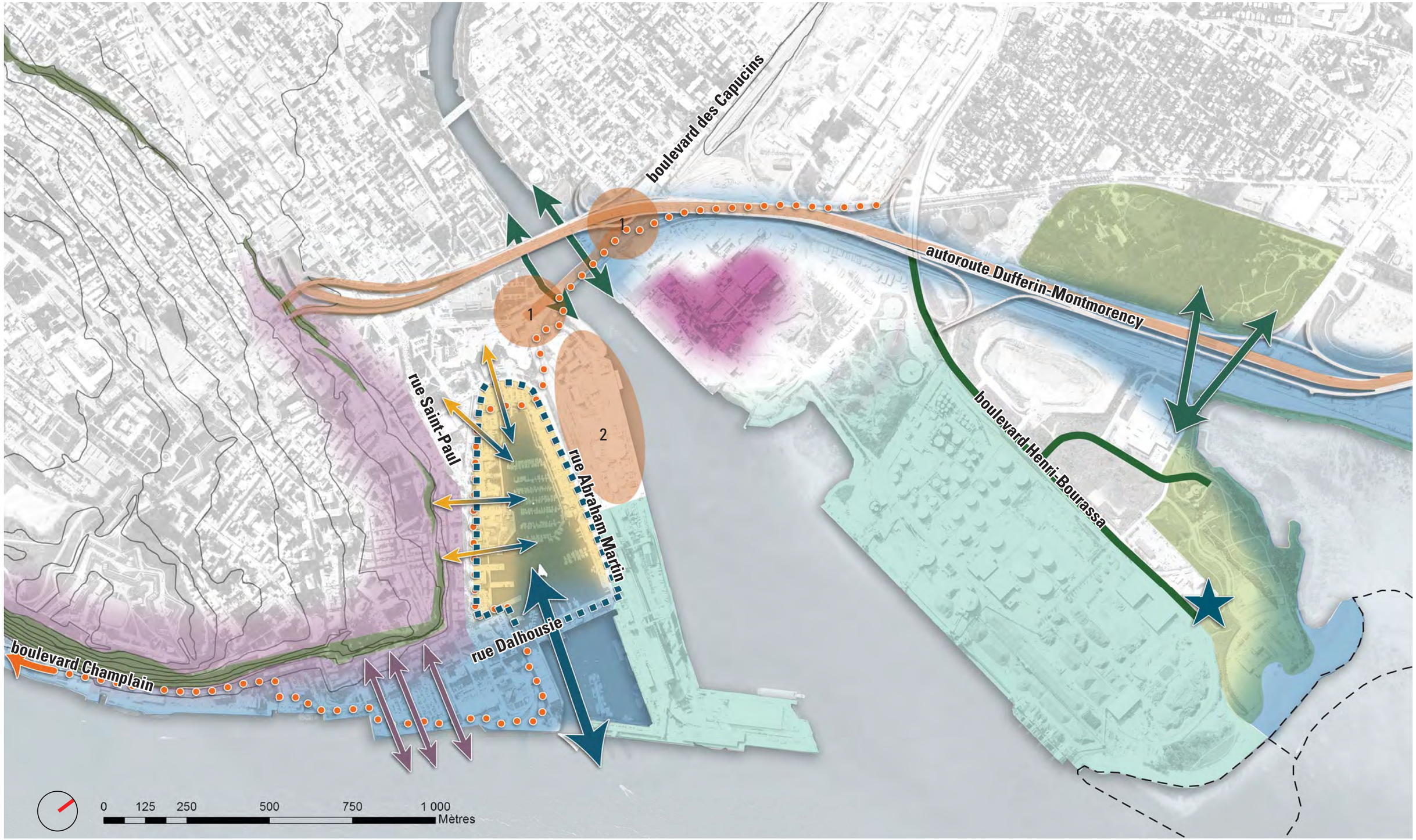
Anse Brown et front fluvial Champlain



Crédits : D St-Maurice, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/244635



Crédits : M Brugeron, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/4426405


boulevard des Capucins
autoroute Dufferin-Montmorency
boulevard Henri-Bourassa
rue Saint-Paul
rue Abraham-Martin
rue Dalhousie
boulevard Champlain
1
1
2
0 125 250 500 750 1 000
Mètres

LÉGENDE

- Liens physiques multimodaux à créer et/ou à améliorer pour lier davantage les sites récréotouristiques
- Parcours d'entrée du Port de Québec et de la baie de Beauport
- Lisibilité de deux lieux collectifs et naturels d'importance
- Préservation du caractère naturel de l'escarpement
- Préservation, mise en valeur et création d'aménagements et de bâtis favorisant un lien physique et visuel vers le fleuve et l'escarpement (promontoire de Québec)
- Préservation et mise en valeur des installations portuaires du port de Québec
- Lien physique et visuel avec le fleuve à accentuer
- Lieu d'interprétation des activités contemporaines et historiques du Port de Québec
- Parcours scénique
- Préservation de la progression bâtie en lien avec l'escarpement (effet escalier du bâti)
- Secteur de préservation du patrimoine bâti industriel
- Conservation et mise en valeur des liens visuels historiques entre l'escarpement, la basse-ville et le fleuve
- Développements mixtes futurs à intégrer aux milieux urbains limitrophes et création d'espaces collectifs en lien avec le bassin Louise
- Lien physique, visuel et fonctionnel entre le milieu urbain et les activités nautiques (et le fleuve par extension) à créer et à mettre en valeur à travers le développement prévu
- Parcours distinctif d'entrée métropolitaine
- Parcours cyclables et piétonniers conviviaux et de qualité
- 1 Réaménagement des lieux d'échange des parcours multimodaux
- 2 Site dont l'usage est à clarifier
- Lien cyclable à améliorer vers l'ouest
- Agrandissement prévu des installations du Port de Québec (secteur Beauport) et de la plage de la baie de Beauport

DESCRIPTION DE LA VISION

L'application d'objectifs de qualité paysagère bien définis ainsi que la mise en œuvre des mesures et actions proposées incarnent une vision future du paysage.

La silhouette magnifique de la ville de Québec se dessine au-dessus du majestueux cap Diamant. À leur pied s'enracinent les premiers quartiers centraux de Québec qui s'étirent jusqu'aux installations portuaires. La progression du bâti entre la basse-ville et la haute-ville respecte l'identité de la ville. Les vues vers le promontoire de Québec sont mises en valeur révélant la silhouette de la vieille ville et ses repères identitaires.

Profitant du contact direct avec le fleuve, les installations portuaires composent une bonne partie du front fluvial de la région métropolitaine. Les alentours du bassin Louise réaménagés accueillent aussi des croisiéristes et bénéficient de l'animation des activités de plaisance et de la vie urbaine. L'extension des installations portuaires dans le secteur de Beauport facilite l'agrandissement des installations récréatives exceptionnelles de la baie de Beauport. Ces projets de développement renforcent la vocation autant portuaire que récréotouristique de ce secteur privilégié par un contact direct avec le fleuve. Malgré les normes de sécurité strictes qui régissent le port, des liens piétons et cyclables conviviaux améliorent l'accessibilité à la baie. L'autoroute Dufferin-Montmorency réaménagée devient un parcours d'entrée à la région métropolitaine distinctif et permet des points de vue uniques vers Québec. Plus à l'ouest, les croisiéristes débarquent sur les quais devant une véritable porte d'entrée métropolitaine face au stationnement Dalhousie réaménagé.


1
17
18
5
19
2
4
3
6
7
8
B4
B7
rue Saint-Georges
rue Saint-Georges
rue de l'Entente
rue Wolfe
rue Saint-Joseph
0
125
250
500
750
Mètres

rue Saint-Georges
rue Saint-Georges
rue Bégin
côte du Passage
rue Wolfe
rue Saint-Laurent
Traverse Québec-Lévis
B5
B6
8
9
10
11
12
13
16
4
4
4
3
B4
B5
B6
B7





Vue vers Lévis depuis Sainte-Pétronille

LÉGENDE

- Milieu naturel d'importance *(escarpement)*
- Noyaux anciens préservés *(noyaux anciens de Lauzon et de Lévis)*
- Repère visuel
- Sites à requalifier
- Interface à redéfinir
- Découpage des sous-secteurs
- Parcours fondateur
- Piste multifonctionnelle *(Parcours des Anses)*
- Éléments d'intérêt patrimonial (BG inc.)
- Points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain (PMAD)
- Belvédère de Lévis (point de vue)



Vue vers Lévis depuis Québec

ÉLÉMENT DU PAYSAGE

1	Chantiers maritimes Davie	6	Ancienne église Saint-Antoine-de-Bienville	11	Installations de la Traverse de Québec - Lévis *(gare, quais, passerelles, stationnements, etc.)*	16	Lieu historique national du Canada du Chantier A.C. Davie
2	Chalet/habitation isolée	7	Couvent des Soeurs de la Charité de Saint-Louis	12	Côte du Passage	17	Chapelle de la procession Saint-François-Xavier
3	Piste multifonctionnelle *(parcours des Anses)*	8	Hôpital Hôtel-Dieu de Lévis	13	Terrasse de Lévis	18	Ancien hôtel de ville de Lauzon
4	Escarpement	9	Collège de Lévis	14	Structure d'aide à la navigation	19	Chapelle de la procession Sainte-Anne
5	Église Saint-Joseph de Lévis (Lauzon)	10	Église Notre-Dame-de-la-Victoire	15	Édifice Desjardins	20	Maison Alphonse-Desjardins



Vue vers la portion est du littoral de Lévis, en descendant la rue Saint-Laurent. À droite de la rue : la piste multifonctionnelle du Parcours des Anses



Vue vers les installations de la Traverse Québec-Lévis, depuis le haut de l'escarpement. Au centre de la photo : gare intermodale et la passerelle piétonne aérienne



. Au loin : le promontoire de Québec

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Installations et site des chantiers maritimes Davie	- Perspectives visuelles exceptionnelles sur l'île d'Orléans, le fleuve et Beauport; - Témoin remarquable du passé et du présent maritime de Lévis; - Présence importante dans le paysage littoral : repère visuel d'importance; - Position géographique stratégique, sur une pointe de terre juste avant le rétrécissement du fleuve; - Présence de la cale sèche Lorne, une des plus imposantes et anciennes au Canada.	- Propriété privée, ce qui restreint l'accès au site et aux perspectives visuelles; - Faible qualité de l'interface avec les quartiers environnants et le parcours des Anses.	- Conservation de la vocation du site de la Davie.	- Rechercher l'intégration entre les aménagements des abords du fleuve et les différentes vocations (industriel/transport/touristique) qu'on retrouve le long des berges; - Voir à une meilleure intégration de l'interface entre les chantiers maritimes Davie et le Parcours des Anses.	- Préserver la vocation de chantier maritime du site et valoriser les installations en place; - Exécuter un meilleur ordonnancement des zones d'entreposage (sensibiliser les entreprises/les propriétaires); - Marquer les entrées du site par des aménagements significatifs et adéquats.
			- Potentiel interprétatif de ce type d'industrie et son patrimoine exceptionnel, méconnu du public.	- Multiplier, à des fins récréatives, interprétatives éducatives ou touristiques, les points de contact, avec le fleuve et ses activités industrielles, et les lier entre eux. - Développer un réseau actif et récréatif intégré; - Assurer la pérennité des patrimoines uniques en place; - Favoriser une meilleure compréhension et développer le sentiment d'appartenance de la population face au site (lien affectif/collectif).	- Créer des installations d'interprétation des activités des chantiers navals depuis le Parcours des Anses : expliquer et mettre en valeur les installations spectaculaires en place et le patrimoine qu'elles représentent depuis le Parcours des Anses.

Repères visuels



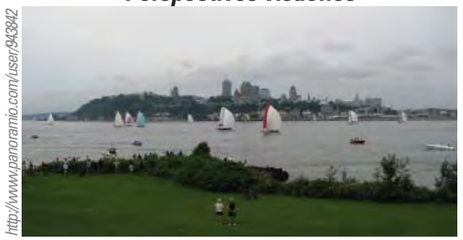
Crédits : Urek (Jurek) Wyder, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/781550

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Traverse de Lévis et ses installations *(Quais et stationnements)*	- Présence de panoramas exceptionnels sur le fleuve Saint-Laurent, le littoral, la ville de Québec et son escarpement; - Proximité avec le fleuve Saint-Laurent.	- Confusion dans l'organisation de l'espace (espace public/espace privé) et présence visuelle importante des stationnements de surface; - Espace public peu convivial aux abords de l'ancienne gare; - Aménagements peu invitants aux abords du fleuve.	- Projet de requalification de la Traverse et du quai Paquet en cours; - Pôle intermodal d'importance au niveau du territoire métropolitain; - Entrée de ville en requalification.	- Créer une entrée distinctive en accordant une attention particulière aux aménagements; - Rechercher l'équilibre entre les différentes vocations (commerciale/transport/tourisme) et les aménagements du fleuve et de ses abords; - Promouvoir le redéveloppement des stationnements et des terrains sous-utilisés; - Favoriser l'intermodalité des installations de transport des personnes afin de tirer profit de leurs avantages.	- Consolider à la fois l'une des entrées de Lévis et les perspectives sur le promontoire de Québec; - Renforcer le caractère littoral des lieux; - Création d'un nouveau pôle, au caractère moderne et évènementiel; - Minimiser l'impact visuel des stationnements et les rationaliser (stationnement étagé par exemple); - Repenser la passerelle/accès menant au traversier (voiture et piéton).
Littoral de Lévis *(Berges, parcours de la rue Saint-Laurent et parcours de l'ancien chemin de fer)*	- Présence de bâtiments et sites d'intérêt patrimonial, premier site d'établissement humain de Lévis et lieu historique national du Canada du Chantier A.C. Davie; - Présence d'installations publiques qui favorisent l'accessibilité de la population (parcours des Anses) au fleuve : sentier pédestre, piste cyclable et piste de ski de fond en hiver; - Présence de panoramas exceptionnels sur le fleuve Saint-Laurent, le littoral, la ville de Québec et son escarpement; - Proximité avec le fleuve Saint-Laurent.	- Manque d'intégration des nouvelles constructions (gabarit, formes, matériaux, etc.); - Très peu d'activité de contact direct avec le fleuve Saint-Laurent (dont la baignade), malgré le fort potentiel.	- Présence d'une pression immobilière importante; - Gestion des nombreuses demandes de démolition; - Conservation du bâti existant/ consolidation de la trame urbaine/ intégration du nouveau bâti.	- Protéger, mette en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve; - Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin d'en atténuer l'impact sur les espaces naturels.	- Création d'un nouveau pôle, au caractère moderne et évènementiel; - Assurer une mixité d'usage pour le projet de mise en valeur; - Consolider la trame urbaine existante par l'ajout de nouveau bâti. S'appuyer sur une étude des perspectives visuelles et les aménagements du passé; - Maintenir les outils pour être en mesure d'encadrer les développements futurs, s'assurer de leur insertion adéquate dans le paysage; - Miser sur la valeur du patrimoine bâti.
			- Conservation des installations cyclables actuelles en bordures du fleuve et création de liens physiques avec le fleuve.	- Multiplier, à des fins récréatives, interprétatives éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau actif et récréatif intégré; - Favoriser l'appropriation des rives du fleuve; - Protéger et mettre en valeur les espaces patrimoniaux naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain; - Protéger, mette en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve;	- Lier les nouveaux aménagements aux corridors multiusagers (piétons, cyclistes, etc.) déjà en place; - Renforcer le caractère littoral des lieux; - Créer un parc public (esplanade) sur les berges du fleuve et sur le quai Paquet; - Mettre davantage en valeur le lieu historique national du Canada du Chantier A.C. Davie par des aménagements interprétatifs; - Aménager des accès physiques au fleuve; - Réaliser un inventaire qualitatif des perspectives visuelles pour encadrer les aménagements et développements futurs; - Assurer une gestion harmonieuse de la végétation en bordure du fleuve : mettre en relation la création et le maintien des vues sur Québec avec les vestiges du patrimoine industriel et maritime du littoral.

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Escarpement	- L'escarpement boisé comme élément identitaire de Lévis. Ce dernier s'amenuise à mesure qu'il s'étire vers Lauzon. - Présence de panoramas exceptionnels sur le fleuve Saint-Laurent, le littoral, la ville de Québec et son escarpement. - Encadrement visuel donné par l'escarpement.	- Peu de liens piétonniers et cyclables entre la Vieux-Lévis et le secteur de la Traverse; - Affaiblissement de la lecture naturelle de l'escarpement (bâtiments de forts gabarits implantés à proximité de l'escarpement); - Privatisation des vues du haut de l'escarpement.	- Protection du caractère naturel de l'escarpement et de sa forte présence visuelle; - Continuité visuelle de l'escarpement dans le bassin visuel rapproché du fleuve Saint-Laurent; - Accessibilité collective au paysage à partir du haut de l'escarpement.	- Maintenir la lecture continue de l'escarpement; - Protéger et contribuer à la préservation des qualités naturelles de l'escarpement; - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages; - Maintenir le lien visuel entre le fleuve et la terrasse supérieure de Lévis.	- Ajouter des les liens piétons entre le Vieux-Lévis et le secteur de la Traverse, en les intégrant au couvert végétal de l'escarpement et mettre en valeur ceux existant, le cas échéant; - Lier les nouveaux aménagements aux corridors multiusagers (piétons, cyclistes, etc.) déjà en place; - Maintenir les outils en place pour l'intégration du cadre bâti au pied de l'escarpement (les bonifier s'il y a lieu) et minimiser son impact dans le paysage (étude d'impact visuel, limite de hauteur normée, coloration, etc.); - Maintenir les outils en place pour la gestion du paysage naturel; - Réaliser un inventaire qualitatif des perspectives visuelles pour encadrer les aménagements et développements futurs. - Définir des mesures d'intégration des ouvrages de stabilisation de l'escarpement.

Perspectives visuelles

Crédits : busand2003, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/943942



Entrée de ville





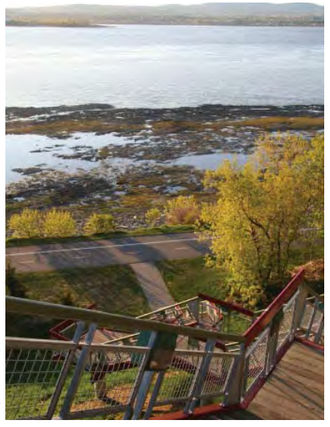
Littoral

Crédits : Blacklight, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/3829



Paysages de loisirs

Crédits : Blacklight, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/3829



Bâti en mutation

Crédits : busand2003, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/943942

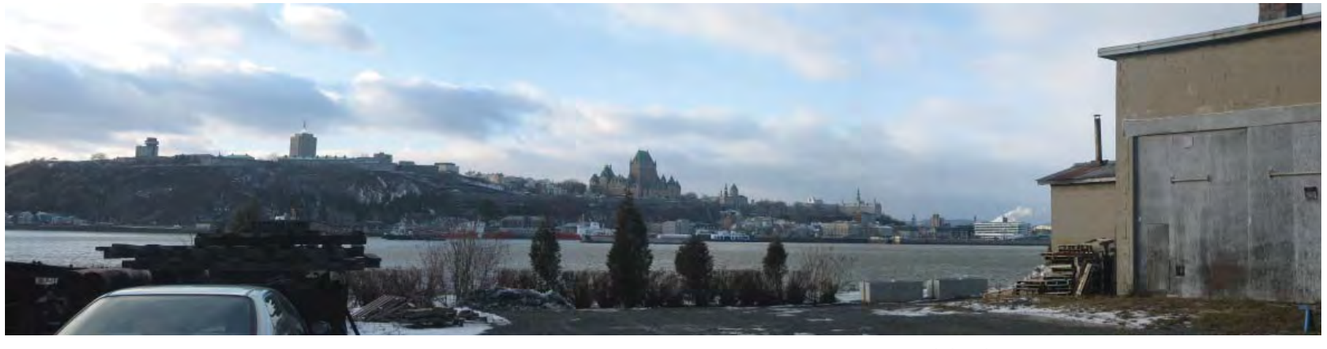


Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Littoral de Lévis *(Berges, parcours de la rue Saint-Laurent et parcours de l'ancien chemin de fer)*	*Voir B5 pour les mêmes « forces et qualités » concernant le littoral de Lévis, en plus des suivantes :* - Présence de bâtiments d'intérêt patrimonial : tissu urbain ouvrier du 18e et 19e siècle;	- Manque d'intégration des nouvelles constructions (gabarit, formes, matériaux).	*Voir B5 pour les mêmes « enjeux de paysage » concernant le littoral de Lévis.*	*Voir B5 pour les mêmes « objectifs » concernant le littoral de Lévis.*	- Préserver la trame urbaine en place, particulièrement le gabarit des bâtiments et des parcelles; - Mettre en place le projet de réaménagement de la rue Saint-Laurent avec enfouissement des services aériens, animation de la rue et espace vert du côté du fleuve; - Éviter le remembrement des parcelles (fusion, redécoupage) et assurer un bâti de gabarit similaire à ce qu'on retrouve le long du parcours; - Rénover le front fluvial en revitalisant le bâti et assurer le financement des programmes d'aides à la rénovation et la mise en valeur du patrimoine bâti et paysager en place. Évaluer les divers outils législatifs et sources de financement disponibles; - Sensibiliser les promoteurs et propriétaires aux fondements de la législation développée et en vigueur; - Assurer une gestion harmonieuse de la végétation en bordure du fleuve : mettre en relation la création et le maintien des vues sur Québec avec les vestiges du patrimoine industriel et maritime du littoral.
Escarpement	- L'escarpement boisé comme élément identitaire de Lévis. Cet escarpement prend toute son ampleur pour ce sous-secteur; - Présence de panoramas exceptionnels sur le fleuve Saint-Laurent, le littoral, la ville de Québec et son escarpement; - Encadrement visuel donné par l'escarpement.	- Peu de liens piétonniers et cyclables entre le Vieux-Lévis et le secteur de la Traverse; - Privatisation des vues du haut de l'escarpement. - Incidence visuelle forte des constructions et des développements domiciliaires implantés à proximité de la ligne de crête de l'escarpement	*Voir B5 pour les mêmes « enjeux de paysage » concernant l'escarpement, en plus des suivants :* - Intégration des développements domiciliaires qui altèrent la silhouette en haut de l'escarpement.	*Voir B5 pour les mêmes « objectifs » concernant l'escarpement.*	*Voir B5 pour les mêmes « mesures et actions » concernant l'escarpement.*

Axe de la rue Saint-Laurent



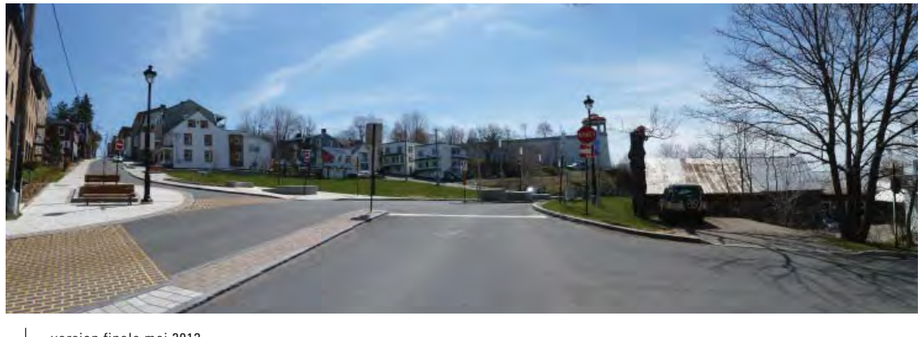
Perspective visuelle vers Québec



Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
1re terrasse de Lévis **(dans sa globalité)**	- Qualité de la silhouette urbaine de Lévis appuyée par la topographie depuis les points de vue externes; - Concentration de points de vue et de panoramas remarquables le long de la frange supérieure de la falaise, particulièrement près des placettes, mais également dans l'axe de rues perpendiculaires à l'escarpement et certaines places publiques.	- Manque de mise en valeur des points de vue exceptionnels. Aucun réseau les regroupant.	- Planification du développement du secteur de la terrasse, présentement sous d'importantes pressions immobilières; - Prise en compte de l'impact des projets dans la silhouette générale de Lévis, visible depuis Québec, le fleuve et l'île d'Orléans.	- Encadrer le développement afin d'atténuer l'impact des nouveaux projets sur les espaces naturels; - Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin d'en atténuer l'impact sur les paysages; - Protéger la silhouette de Lévis (préserver la lecture des clochers institutionnels et des bâtiments identitaires).	- Maintenir la réglementation en place (et la bonifier s'il y a lieu) visant à assurer l'intégration des nouvelles constructions au tissu urbain existant et miser sur une vision d'ensemble du territoire de la terrasse; - Réaliser des études d'impact visuel (simulations paysagères) pour tous nouveaux projets, évaluer les percées visuelles (autant depuis le site que vers le site) et adapter les outils réglementaires selon le cas.
			- Conservation et mise en valeur des points de vue vers le fleuve et Québec; - Manque d'outils pour aide à la décision quant à l'intégration urbaine des nouvelles constructions.	- Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages.	- Compléter les outils par un inventaire qualitatif des nombreuses perspectives visuelles pour encadrer les aménagements et développements futurs; - Développer et faire connaître le parcours des belvédères et y intégrer des points d'interprétations du paysage; - Mettre en valeur les divers points de vue panoramiques (belvédères et terrasse) près de la ligne de crête de l'escarpement et les mettre en réseau par l'utilisation des rues existantes.
Noyaux anciens de Lauzon et de Lévis **(secteurs ciblés)**	- Présence de bâtiments résidentiels et institutionnels d'intérêt patrimonial; - Lauzon : ancien siège de seigneurie du 17e siècle et noyau ouvrier; - Lévis : Déploiement de la ville au 19e siècle et développement de nombreuses institutions d'importance; - Présence de nombreux repères visuels marquants; - Liens visuels forts entre les noyaux anciens et le fleuve, particulièrement à Lévis.	- Faible intégration urbaine et paysagère des nouvelles constructions.	- Présence d'une pression immobilière importante; - Conservation du bâti existant/ consolidation de la trame urbaine/ intégration du nouveau bâti; - Fragilité de certains tissus urbains anciens, tels les abords de la côte du Passage ou encore la rue Bégin, une fragilité mise en évidence par certains nouveaux projets : - Manque d'outils pour aide à la décision quant à l'intégration urbaine des nouvelles constructions.	- Encadrer le développement afin d'atténuer l'impact des nouveaux projets sur les espaces naturels; - Protéger et mettre en valeur les espaces patrimoniaux, naturels, ainsi que les points de vue permettant de saisir le paysage; - Favoriser des constructions identitaires s'inspirant de l'esprit du lieu; - Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin d'en atténuer l'impact sur les paysages.	- Développer une vision de valorisation du patrimoine bâti en place; - Assurer la rénovation et la mise en valeur cohérente du patrimoine bâti et paysager en place. Évaluer les divers outils législatifs; - Définir des secteurs de conservation du patrimoine et des secteurs de contrôle pour les nouveaux aménagements urbains, l'insertion de bâti et l'ajout de mobilier urbain de qualité. Procéder à des études de caractérisation du patrimoine et des perspectives visuelles et assurer une législation appropriée; - Sensibiliser les promoteurs et propriétaires aux fondements de la législation développée ou en vigueur; - Compléter les outils d'urbanisme en place par des analyses visuelles.

Secteur de la côte du Passage





Avenue Bégin



Côte Labadie





Rue Henry





Rue Marie-Rollet





Rue Guénette





Rue Saint-Jean





Rue Fagot





Rue Mercier







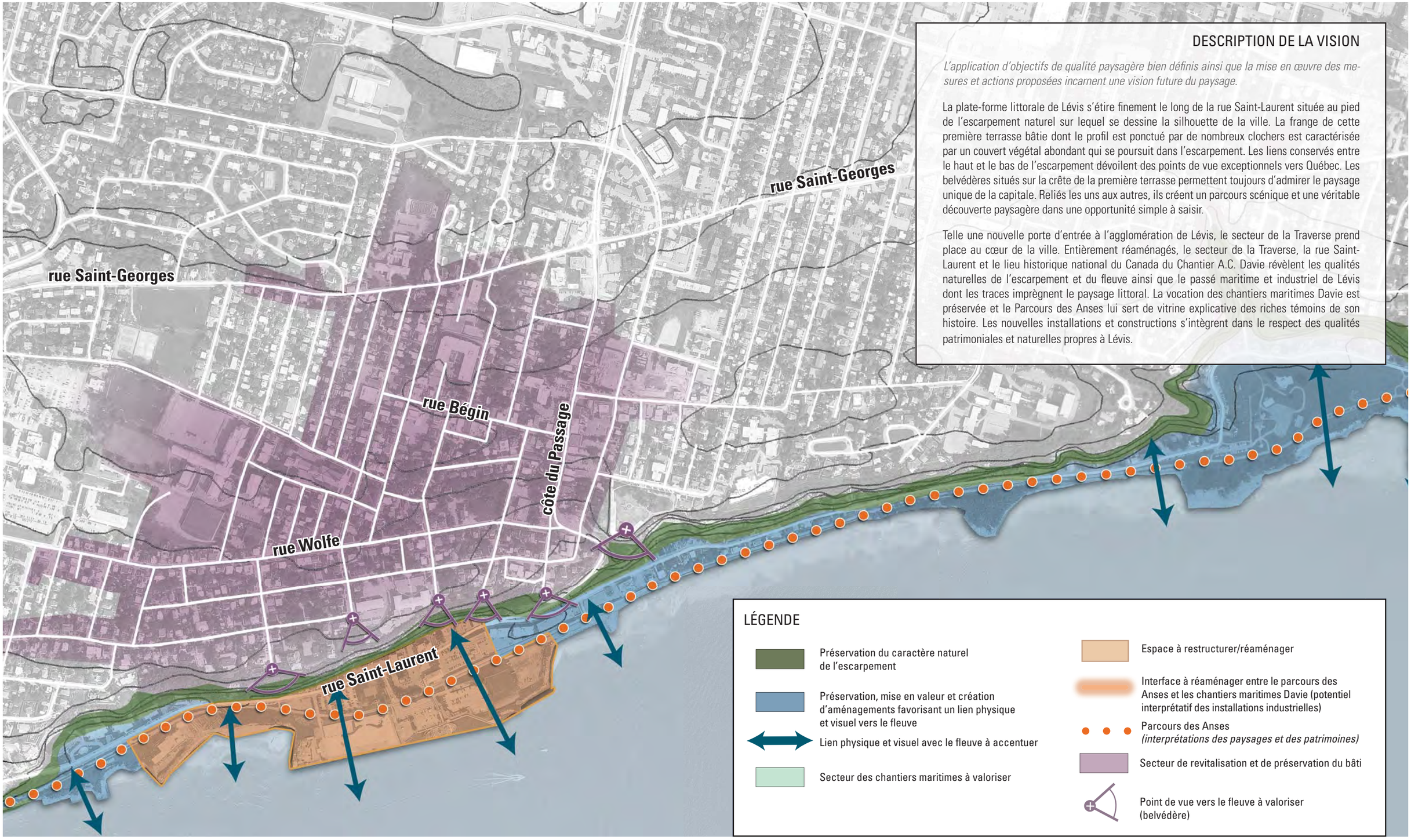
Texte explicatif :

DESCRIPTION DE LA VISION

L'application d'objectifs de qualité paysagère bien définis ainsi que la mise en œuvre des mesures et actions proposées incarnent une vision future du paysage.

La plate-forme littorale de Lévis s'étire finement le long de la rue Saint-Laurent située au pied de l'escarpement naturel sur lequel se dessine la silhouette de la ville. La frange de cette première terrasse bâtie dont le profil est ponctué par de nombreux clochers est caractérisée par un couvert végétal abondant qui se poursuit dans l'escarpement. Les liens conservés entre le haut et le bas de l'escarpement dévoilent des points de vue exceptionnels vers Québec. Les belvédères situés sur la crête de la première terrasse permettent toujours d'admirer le paysage unique de la capitale. Reliés les uns aux autres, ils créent un parcours scénique et une véritable découverte paysagère dans une opportunité simple à saisir.

Telle une nouvelle porte d'entrée à l'agglomération de Lévis, le secteur de la Traverse prend place au cœur de la ville. Entièrement réaménagés, le secteur de la Traverse, la rue Saint-Laurent et le lieu historique national du Canada du Chantier A.C. Davie révèlent les qualités naturelles de l'escarpement et du fleuve ainsi que le passé maritime et industriel de Lévis dont les traces imprègnent le paysage littoral. La vocation des chantiers maritimes Davie est préservée et le Parcours des Anses lui sert de vitrine explicative des riches témoins de son histoire. Les nouvelles installations et constructions s'intègrent dans le respect des qualités patrimoniales et naturelles propres à Lévis.



DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Le site de Sainte-Anne-de-Beaupré est exceptionnel : l'escarpement boisé joue un rôle important de fond de scène de tout le profil bâti du littoral, mais plus particulièrement du noyau institutionnel et des flèches de la basilique de Sainte-Anne-de-Beaupré, repère visuel par excellence. La municipalité possède un des seuls quais en eaux profondes de la région et ce dernier est en lien direct avec l'un des lieux de pèlerinage les plus visités au Québec, voire en Amérique du Nord. Le secteur comprend tout le territoire littoral de Sainte-Anne-de-Beaupré, ainsi qu'une partie du plateau agricole au haut de l'escarpement. Les berges du fleuve sont largement boisées, contrairement à d'autres municipalités de la Côte-de-Beaupré.

Le noyau villageois s'étire le long du chenal nord du fleuve encadré au sud par l'île d'Orléans. Le boulevard Sainte-Anne et le parcours fondateur qu'est l'avenue Royale, en hauteur sur un coteau convexe, sont physiquement très prêts l'un de l'autre. Il en résulte une seule trame bâtie continue formant le village et implique une grande visibilité de toutes les occupations à partir du corridor fluvial. Le principal enjeu du secteur repose sur divers projets de requalification du quai et du noyau institutionnel de Sainte-Anne-de-Beaupré.

Au haut de l'escarpement se déploie le plateau agricole de la Côte-de-Beaupré. À Sainte-Anne-de-Beaupré, ce plateau est desservi par la côte Sainte-Anne. L'agriculture est l'activité économique aux fondements de la région et les paysages ruraux constituent une des caractéristiques principales de la Côte-de-Beaupré. C'est pourquoi il importe de les protéger. Les larges vues dégagées au nord et au sud de la côte Sainte-Anne sont exceptionnelles : tantôt il est possible d'apprécier le piémont Laurentien, tantôt le fleuve, l'île d'Orléans et le village en bas. À la hauteur du noyau institutionnel, ces vues sont d'autant plus remarquables.

Le noyau institutionnel est situé en plein cœur de la municipalité. On y retrouve une concentration importante d'édifices religieux d'intérêt patrimonial. Le site est reconnu internationalement comme lieu de pèlerinage et son importance touristique remonte à la fin du 19e siècle. Le gabarit et l'architecture de la basilique sont exceptionnels. Les aménagements autour du lieu de culte et des ensembles conventuels sont caractérisés par la présence de stationnements de surface en grande quantité, l'absence de traverse pour piéton convenablement aménagé sur le boulevard Sainte-Anne et l'absence de lien piéton entre les divers sites du noyau institutionnel.

Dans l'axe du noyau institutionnel se trouve le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré. Équipement d'exception, ce dernier recèle un fort potentiel d'attrait touristique et de porte d'entrée de la municipalité. Au bout du quai, un panorama remarquable de 360 degrés où se succèdent les vues sur le fleuve, l'île d'Orléans, le promontoire de Québec, la côte de Beaupré, le cap Tourmente, le mont Sainte-Anne, l'escarpement boisé et la basilique.

À l'ouest du cœur institutionnel, les abords du boulevard Sainte-Anne sont jonchés d'hôtels et de motels, certains abandonnés. Témoin d'une époque prospère révolue, ces bâtiments et terrains offrent un grand potentiel de requalification de cette entrée de ville, mais aussi de création de percées visuelles, de panoramas et même de point de contact avec le fleuve, à travers les démolitions, les réaménagements et les constructions neuves potentiels.

Le boulevard Sainte-Anne traverse le secteur d'est en ouest. L'encadrement visuel très large, l'affichage commercial surabondant, les stationnements en façade avant et l'absence de couvert végétal ne contribuent pas à définir une séquence paysagère identitaire de Sainte-Anne-de-Beaupré.

SECTEUR
BATTURES ET TERRASSES DE SAINTE-ANNE-DE-BEAUPRÉ

SECTEUR C

Battures et terrasses de Sainte-Anne de Beaupré (quai, basilique et escarpement)

Éléments identitaires

- le fleuve Saint-Laurent;
- l'escarpement boisé;
- « les beaux prés », soit le caractère rural du territoire;
- la trame des rangs et parcours fondateurs (avenue Royale) et le parcellaire d'origine;
- le caractère patrimonial du paysage de l'avenue Royale;
- les relations bâties entre les noyaux villageois et les activités agricoles (crescendo-decrescendo perçu depuis les parcours fondateurs);
- le noyau institutionnel religieux;
- le quai;
- un certain patrimoine lié au tourisme.

Légende

unité du secteur avec analyse approfondie

Sous-secteurs

C1 Sous-secteur hôtelier du littoral de Sainte-Anne-de-Beaupré

C2 Sous-secteur du sanctuaire de Sainte-Anne-de-Beaupré

C3 Sous-secteur résidentiel du littoral de Sainte-Anne-de-Beaupré

C4 Sous-secteur du plateau agricole de la côte Sainte-Anne



FORCES paysagères

1 Le fleuve Saint-Laurent et ses habitats naturels

Escarpements de la vallée du Saint-Laurent

2 Entre les battures et le plateau agricole de la Côte-de-Beaupré

Lisibilité des activités agricoles et forestières

3 Les terrasses agricoles de la Côte-de-Beaupré

Éléments à forte portée paysagère

4 La basilique Sainte-Anne-de-Beaupré

5 Le quai municipal de Sainte-Anne-de-Beaupré

Noyaux anciens préservés

6 Le noyau urbain linéaire de Sainte-Anne-de-Beaupré

Parcours fondateurs

7a L'avenue Royale

7b La côte Sainte-Anne



SECTEUR C

FAIBLESSES paysagères

Parcours déstructurant

1. Le caractère autoroutier du boulevard Sainte-Anne

Barrière physique

2. La voie ferrée

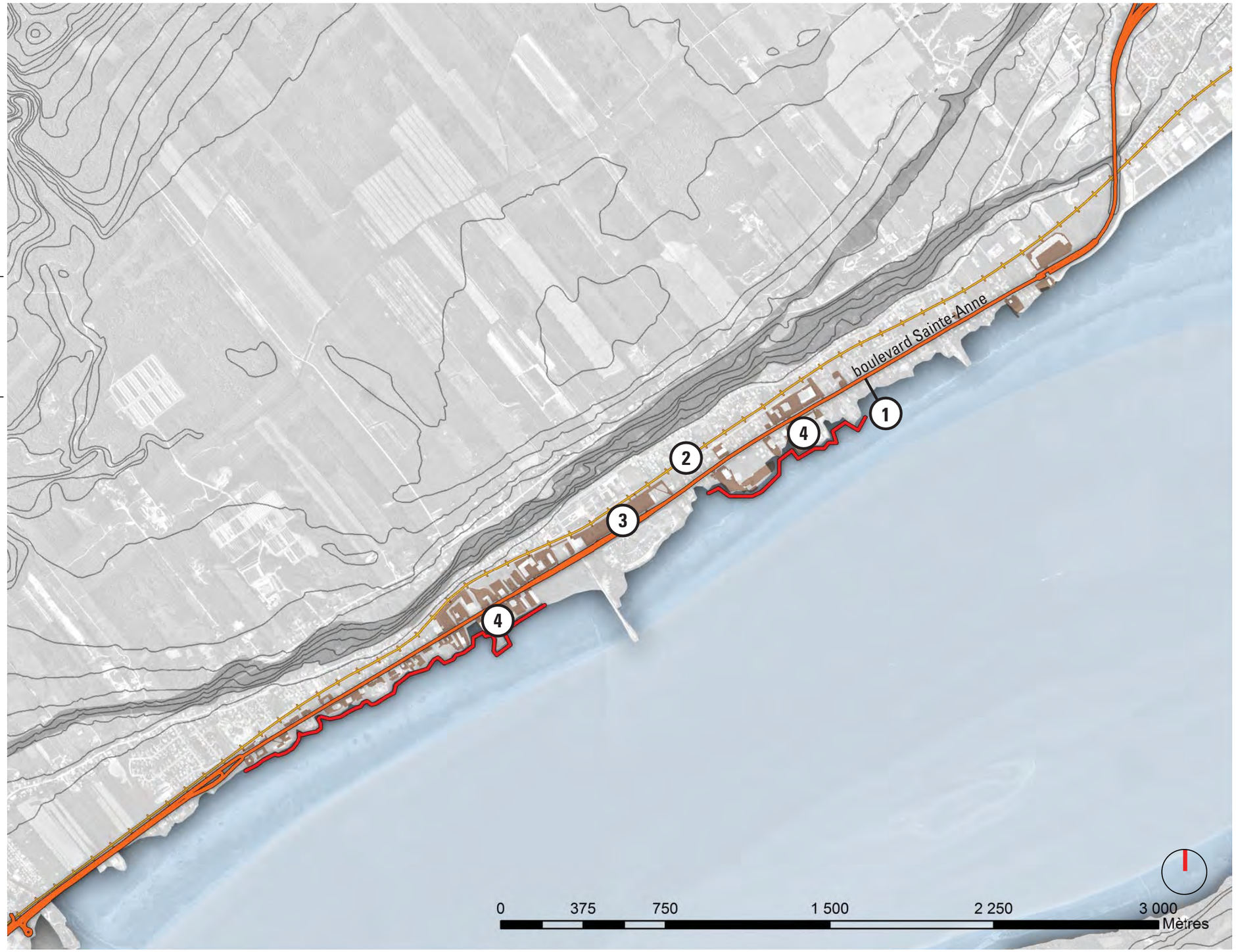
Aires de stationnement

3. La prédominance des stationnements le long du boulevard Sainte-Anne

---

Interface sous-aménagée

4. L'empiétement des arrières-cours commerciales sur les berges naturelles



SECTEUR C

ENJEUX paysagers

1. La mise en valeur du quai de Sainte-Anne-de-Beaupré

2. Le projet de requalification du noyau institutionnel urbain de Sainte-Anne-de-Beaupré

---

3. Les pressions immobilières et la conservation des liens historiques avec le fleuve Saint-Laurent et la protection du mileiu agricole

- Liens physiques et visuels avec le fleuve Saint-Laurent
- Liens visuels avec le fleuve Saint-Laurent et protection du milieu agricole

---

4. - Les pressions immobilières et la conservation des paysages ruraux identitaires (zone agricole)

- Îlots déstructurés du zonage agricole
- Exclusion du zonage agricole

---

5. Le boulevard Sainte-Anne comme parcours d'entrée métropolitain

6. La limite de vitesse automobile à 70 km/h

7. Intersection névralgique en raison du croisement du corridor de transit et d'un pôle touristique d'importance

---

8. La conservation du caractère naturel de l'escarpement




C4
côte Sainte-Anne
avenue Royale
boulevard Sainte-Anne
1
2
3
4
5
6
C1
C2
0
125
250
500
750
1 000
Mètres


C4
côte Sainte-Anne
1
avenue Royale
boulevard Sainte-Anne
7
C3
C1
C4
C2
C3


C4
C1
C2
1



LÉGENDE

- Milieu naturel d'importance *(escarpement, berges et abords du quai)*
- Noyaux anciens préservés *(avenue Royale et noyau villageois de Sainte-Anne-de-Beaupré)*
- Repère visuel *(basilique Sainte-Anne-de-Beaupré)*
- Éléments formant une barrière *(boulevard Sainte-Anne et voie ferrée)*
- Sites déstructurants

Zonage agricole

- Îlots déstructurés
- Exclusions

- Parcours fondateur *(avenue Royale et côte Sainte-Anne)*
- Éléments d'intérêt patrimonial (BG inc.)
- Points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain (PMAD)
- Découpage des sous-secteurs
- Parcours cyclable existant *(Véloroute Marie-Hélène Prémont)*

ÉLÉMENT DU PAYSAGE

1. Escarpement
2. Cyclorama de Jérusalem
3. Propriété des Pères rédemptoristes (parc)
4. Basilique Sainte-Anne-de-Beaupré
5. Quai municipal de Saint-Anne-de-Beaupré
6. Projet de parc riverain
7. Terrain de jeux municipal
8. Bassins visuels intermédiaires et éloignés du fleuve Saint-Laurent (PMAD)
9. Mont Sainte-Anne



Noyau institutionnel, depuis le quai municipal



Source : CMQ
Crédits : P. Lahoud

Vers le secteur ouest de Sainte-Anne-de-Beaupré, depuis le quai municipal.
Au loin, le promontoire de Château-Richer et la silhouette de la ville de Québec



Source : CMQ
Crédits : P. Lahoud

Vers le secteur est de Sainte-Anne-de-Beaupré, depuis le quai municipal.
Au loin, l'embouchure de la rivière Sainte-Anne-du-Nord et le cap Tourmente



Crédits : Mon Piche, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/4330780

Aménagements devant la basilique

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Corridor de transit métropolitain, ses abords et rives de Sainte-Anne-de-Beaupré *(boulevard Sainte-Anne)*	- Proximité avec le fleuve Saint-Laurent; - Présence de percées visuelles ponctuelles vers le fleuve Saint-Laurent, le littoral et l'île d'Orléans; - Présence d'un patrimoine hôtelier (type motel), unique et hérité du milieu du 20e siècle; - Parcours de « porte d'entrée » à la région métropolitaine; - Présence de repère visuel fort (basilique) dans l'axe du parcours depuis l'ouest; - Présence de berges renaturalisées continues.	- Prédominance du caractère autoroutier (largeur des voies, signalisation, éclairage, affichage).	- Vitesse automobile et circulation de transit; - Législation sur l'affichage; - Pauvreté des aménagements le long du boulevard (mobilier urbain, éclairage, végétation, etc.).	- Optimiser les infrastructures de transit afin d'en réduire l'impact visuel et physique, de favoriser leur intégration au milieu de vie; - Créer un parcours d'entrée métropolitain distinctif en accordant une attention particulière aux aménagements.	- Resserrer l'encadrement visuel du boulevard Sainte-Anne et définir la séquence d'approches au sanctuaire (plantation d'arbres et/ou construction implantée près de la voie publique pour diminution de la vitesse); - Créer des liens piétons perpendiculaires à la voie de circulation et des aménagements à échelle humaine aux abords du boulevard; - Réviser l'éclairage urbain du boulevard Sainte-Anne (échelle humaine); - Transformer le boulevard Sainte-Anne en traversée d'agglomération (en collaboration avec le MTQ) afin de réduire la vitesse automobile et permettre des aménagements à l'échelle humaine, conviviaux et sécuritaires pour les piétons et cyclistes.
		- Abondance des aménagements commerciaux en marge sud qui bloquent l'accès visuel et physique au fleuve Saint-Laurent; - Faible intégration et intérêt architectural de certains bâtiments commerciaux le long du boulevard Sainte-Anne; - Prédominance des stationnements en façade, des affiches commerciales et des aménagements concentrés autour de l'automobile.	- Requalification de nombreux terrains limitrophes au boulevard Sainte-Anne (anciens motels et autres); - Législation sur l'affichage; - Lisibilité du repère visuel qu'est la basilique en provenance de l'ouest.	- Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain; - Favoriser l'aménagement de bâtiments mixtes de qualité qui répondent aux nouvelles préoccupations environnementales, sociales et économiques et qui s'intègrent aux paysages; - Multiplier, à des fins récréatives, éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau multimodal actif et récréatif; - Protéger les percées visuelles vers les bâtiments d'intérêt patrimonial métropolitain (basilique).	- Contrôler la qualité et l'intégration du cadre bâti (ainsi que son affichage) et leur impact dans le paysage le long du boulevard Sainte-Anne. - Pour tout projet d'implantation de nouveau bâti : réaliser des études d'intégration visuelle plus précises pour préserver les vues vers le fleuve et la basilique depuis l'espace public; - Définir des normes de verdissement ou d'aménagement paysager des stationnements de surface; - Créer un projet de sentier public riverain et continu ainsi que des belvédères publics; - Mettre en place une enseigne communautaire municipale, de belle qualité, conçue avec des matériaux nobles (bois gravé et pierre) afin de réduire la quantité d'affichage commercial.

Abords du boulevard Sainte-Anne







Paysages ruraux

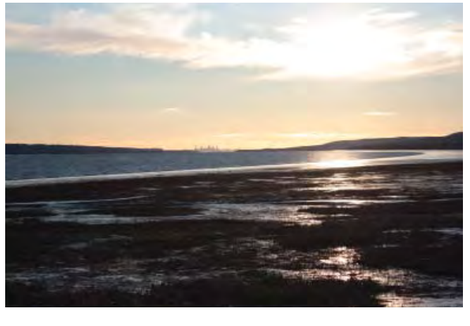


Encadrement visuel de l'Avenue Royale



Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Avenue royale et ses abords	- Encadrement adéquat du corridor visuel de l'avenue Royale qui définit la séquence d'approches au sanctuaire; - Présence de plusieurs bâtiments institutionnels, commerciaux et résidentiels d'intérêt patrimonial le long de l'avenue Royale, liée à l'époque de la colonisation de la Nouvelle-France et à l'essor touristique du village au tournant du 20e siècle; - Présence de repère visuel fort (basilique) dans l'axe du parcours depuis l'ouest; - Concentration de bâtiments liés au tourisme; - Noyau villageois ancien possédant la plus haute densité de la Côte-de-Beaupré.	- Aucune reconnaissance officielle du paysage patrimonial de l'avenue Royale, malgré projet de mise en valeur; - Mobilier d'éclairage peu qualifiant et présence de lignes électriques aériennes.	- Préservation du patrimoine bâti et du paysage de l'avenue Royale; - Implantation possible d'une nouvelle gare.	- Favoriser l'aménagement de bâtiments mixtes de qualité qui répondent aux nouvelles préoccupations environnementales, sociales et économiques et qui s'intègrent aux paysages naturels et villageois; - Favoriser des constructions identitaires s'inspirant de l'esprit du lieu; - Confirmer le caractère dense du noyau villageois linéaire de Sainte-Anne-de-Beaupré; - Protéger les percées visuelles vers les bâtiments d'intérêt patrimonial métropolitain (basilique).	- Évaluer les divers outils législatifs pour la mise en valeur et la protection du patrimoine bâti (PPU, PIIA, arrondissement historique, etc.). Réviser les outils législatifs pour assurer leur pertinence, le cas échéant; - Contrôler à l'aide d'une réglementation appropriée l'intégration du cadre bâti et son gabarit, ainsi que les modes d'implantation et les dimensions des parcelles; - Rationaliser ou enfouir les fils électriques sur l'avenue Royale. Revoir les aménagements de la voie publique (trottoir, mobilier urbain, etc.) en conséquence de la densité souhaitée. Miser sur le caractère dense et touristique du paysage du noyau villageois; - Utiliser le Service d'aide à la rénovation patrimoniale (SARP); - Intégrer l'affichage au bâti traditionnel en place; - Pour tout projet d'implantation de nouveau bâti : réaliser des études d'intégration visuelle plus précises pour préserver les vues vers le fleuve et la basilique depuis l'espace public et adapter la réglementation municipale selon le cas.
Escarpement	- Forte présence visuelle de l'escarpement (couvert végétal) qui sépare la plaine du littoral de la terrasse supérieure comme l'élément marquant du paysage.	- Incidence visuelle forte des constructions domiciliaires implantées à proximité de la ligne de crête, au pied et à même de l'escarpement; - Présence de nombreux terrains exclus de la zone agricole et îlots déstructurés.	- Protection du caractère naturel de l'escarpement; - Continuité visuelle de l'escarpement dans le bassin visuel rapproché du fleuve Saint-Laurent. - Intégration des constructions qui influencent la silhouette en haut de l'escarpement; - Accessibilité collective au paysage à partir du haut de l'escarpement; - Gestion du développement urbain à même les paysages ruraux identitaires (escarpement et champs agricoles). Risques liés aux îlots déstructurés et aux terrains exclus de la zone agricole.	- Maintenir la lecture continue de l'escarpement; - Protéger et contribuer à la préservation des qualités naturelles de l'escarpement et y éviter le déboisement; - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages. - Maintenir la pérennité du territoire et ses activités agricoles et faciliter l'accessibilité des populations urbaines et à des activités agrotouristiques ou de sensibilisation; - Maintenir les liens visuels historiques entre le fleuve et la terrasse supérieure de Sainte-Anne-de-Beaupré.	- Contrôler l'intégration du cadre bâti au pied et au haut de l'escarpement ainsi que son impact dans le paysage (étude d'impact visuel, limite de hauteur normée, coloration, etc.) - Préserver le caractère naturel du haut de l'escarpement (prohiber les travaux de remblais, déblais, abattage d'arbre à même la falaise); - Régir et encadrer rigoureusement toutes nouvelles constructions ou infrastructures à même l'escarpement; - Favoriser un projet de sentier public sur la ligne de crête de l'escarpement ainsi que la création de belvédères publics.

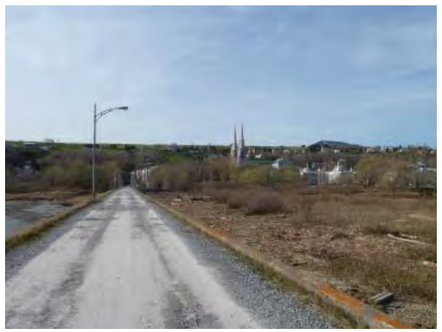
Paysages fluviaux



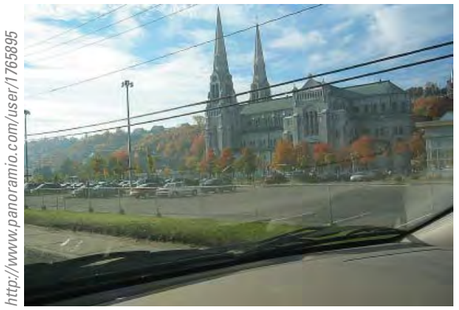
Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Rive de Sainte-Anne-de-Beaupré	- Présence du seul quai public de la MRC encore en usage et en eaux profondes; - Présence de panoramas visuels exceptionnels (concentrés sur le quai) sur fleuve Saint-Laurent, le noyau institutionnel, l'escarpement et l'Île d'Orléans; - Présence d'un terrain sous-utilisé en bordure du fleuve Saint-Laurent (propriété des Rédemptoristes); - Présence de berges renaturalisées continues.	- Très peu de mise en valeur des équipements en place; - Aucun lien physique convivial aménagé entre le noyau institutionnel et la rive et le quai.	- Planification d'un projet de mise en valeur du quai et du littoral. Fort potentiel de mise en valeur.	- Mettre en valeur le paysage littoral; - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain; - Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve; - Rechercher une intégration entre les différentes vocations (récréatives, éducatives ou touristiques) et les aménagements du fleuve et de ses abords; - Multiplier, à des fins récréatives, éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer un réseau multimodal actif et récréatif.	- Consolider et multiplier les accès physiques au fleuve Saint-Laurent dans ce secteur; - Lier les infrastructures touristiques et riveraines par des aménagements conviviaux et lisibles; - Offrir des aménagements à l'échelle humaine au secteur; - Favoriser un projet de sentier public riverain et continu ainsi que la création de belvédères publics. - Mettre en valeur terrain des Rédemptoristes en créant un espace semi-public le long du littoral; - Projets de revitalisation du noyau institutionnel et du quai = un seul grand projet. Créer des liens forts entre les deux pôles.
Corridor de transit métropolitain et ses abords *(boulevard Sainte-Anne)*	- Présence dominante de la Basilique comme repère visuel terrestre et fluvial; - Présence d'activités touristiques à portée régionale liées au lieu de pèlerinage; - Parcours aux qualités de « porte d'entrée » de la capitale; - Relation très étroite du parcours avec la basilique.	- Prédominance du caractère autoroutier (largeur des voies, signalisation, éclairage, affichage); - Prédominance d'espaces de stationnement le long du boulevard Sainte-Anne et d'aménagements concentrés autour de l'automobile; - Espace déstructuré et hostile aux piétons en bordure du boulevard Sainte-Anne.	- Vitesse automobile et circulation de transit; - Législation sur l'affichage; - Plusieurs grandes propriétés foncières.	- Créer un parcours d'entrée métropolitain distinctif en accordant une attention particulière aux aménagements; - Optimiser les infrastructures de transit afin d'en réduire l'impact visuel et physique, de favoriser leur intégration au milieu de vie;	*Voir secteur C1 pour les mêmes objectifs visant le corridor de transit.*
				- Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain; - Favoriser l'aménagement de bâtiments mixtes de qualité qui répondent aux nouvelles préoccupations environnementales, sociales et économiques et qui s'intègrent aux paysages; - Protéger les percées visuelles vers les bâtiments d'intérêt patrimonial métropolitain (basilique).	*Voir secteur C1 pour les mêmes objectifs visant le corridor de transit, en plus des mesures suivantes :* - Préserver le caractère institutionnel du noyau villageois de Sainte-Anne-de-Beaupré; - Assurer une mixité d'usages dans le centre de la ville (animation, accessibilité, etc.); - Rationaliser la quantité de stationnements et définir des normes de verdissement ou d'aménagement paysager des stationnements de surface.

Quai municipal

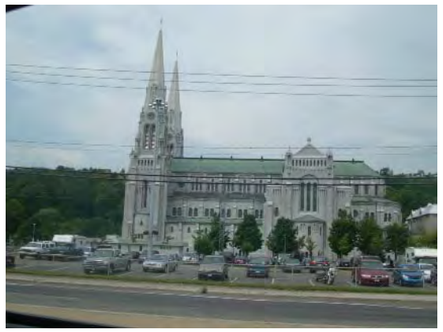




Paysages de transit



Crédits : Mudhooks, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/1765895



Crédits : CarCab, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/49057

Aménagements autoroutiers



Faune et flore



Crédits : F Guertin, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/1021060



Crédits : F Guertin, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/1021060

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Noyau institutionnel de Sainte-Anne-de-Beaupré et Avenue Royale	- Présence dominante de la Basilique comme repère visuel terrestre et fluvial. - Encadrement adéquat du corridor visuel de l'avenue Royale qui définit la séquence d'approches au sanctuaire; - Présence de plusieurs bâtiments institutionnels, commerciaux et résidentiels d'intérêt patrimonial le long de l'Avenue Royale, liée à l'époque de la colonisation de la Nouvelle-France et à l'essor touristique du village au tournant du 20e siècle; - Présence d'activités touristiques à portée régionale liées au lieu de pèlerinage - Organisation et implantation du noyau villageois différentes des autres communautés de la MRC, mettant l'emphase sur la Basilique - Concentration de bâtiments à caractère religieux - Noyau villageois ancien possédant la plus haute densité de la Côte-de-Beaupré.	- Aucune reconnaissance officielle du paysage patrimonial de l'avenue Royale, malgré projet de mise en valeur; - Mobilier d'éclairage peu qualifiant et présence de lignes électriques aériennes; - Présence de la voie ferrée comme une barrière physique qui déconnecte certains aménagements du noyau villageois et de l'Avenue Royale.	- Municipalité privée d'une grande part de ses revenus fonciers potentiels, en plein cœur du noyau villageois (lieux de culte exempt de taxation), et ce, malgré l'attrait régional des équipements; - Projet de requalification du noyau institutionnel urbain (MRC de La Côte-de-Beaupré); - Préservation du patrimoine bâti de l'avenue Royale.	- Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin d'en atténuer l'impact sur les paysages naturels; - Protéger et mettre en valeur les espaces patrimoniaux, naturels, ainsi que les points de vue permettant de saisir le paysage; - Favoriser des constructions identitaires s'inspirant de l'esprit du lieu.	- Préserver le caractère institutionnel du noyau villageois de Sainte-Anne-de-Beaupré (la Basilique jouit d'une citation municipale selon la Loi sur la protection du patrimoine culturel du Québec); - Rationaliser ou enfouir les fils électriques sur l'avenue Royale. Revoir les aménagements de la voie publique (trottoir, mobilier urbain, etc.). Miser sur la teinte urbaine et touristique du paysage du noyau villageois; - Poursuivre une application rigoureuse du PIIA et évaluer les divers outils législatifs et sources de financement disponibles pour la mise en valeur et la protection du patrimoine bâti. Réviser les outils législatifs, s'il y a lieu, pour assurer leur pertinence; - Utiliser le Service d'aide à la rénovation patrimoniale (SARP). - Assurer une mixité d'usages dans le centre de la ville (animation, accessibilité, etc.); - Projets de revitalisation du noyau institutionnel et du quai = un seul grand projet. Créer des liens forts entre les deux pôles; - Offrir des aménagements à l'échelle piétonne au secteur.
Escarpement Voir sous-secteur C1, en plus des particularités suivantes :	- Fond de scène naturel au noyau institutionnel et à la basilique; - Présence d'un lien routier (côte Gravel) avec le plateau agricole derrière la basilique. Tracé sinueux intégré à la topographie.	- Incidence visuelle forte des constructions domiciliaires et institutionnelles implantées à proximité de la ligne de crête, au pied de l'escarpement et à même celui-ci.	- Potentiel de densification du bâti aux abords de la côte Gravel.	- Maintenir les qualités paysagères actuelles de la côte Gravel; - Mettre en valeur les bâtiments patrimoniaux qu'on y retrouve; - Préserver les points de vue vers les bâtiments institutionnels d'intérêt patrimonial.	- Procéder à des études d'analyse de la valeur patrimoniale et du potentiel de reconversion des bâtiments institutionnels situés aux abords de la côte Gravel; - Préserver les bâtiments institutionnels actuels aux abords de la côte Gravel (qualités bâties et aménagements). Éviter toute démolition ou tout agrandissement.

Noyau institutionnel



Crédits : F Guertin, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/1021060



Crédits : F Guertin, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/1021060



Crédits : F Guertin, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/1021060



Crédits : TravelingCrow, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/5469839

Aménagements et constructions à même l'escarpement



Crédits : F Guertin, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/1021060

Paysages urbains



Crédits : TravelingCrow, Panoramio
http://www.panoramio.com/photo/58972137

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Corridor de transit métropolitain, ses abords et rives de Sainte-Anne-de-Beaupré *(boulevard Sainte-Anne)*	- Proximité avec le fleuve Saint-Laurent; - Parcours aux qualités de « porte d'entrée » à la région métropolitaine. - Bonne conservation de l'état original du bâti résidentiel; - Concentration d'activités commerciales à caractère régional.	- Prédominance du caractère autoroutier (largeur des voies, signalisation, éclairage, affichage).	- Vitesse automobile et circulation de transit; - Encadrement de la législation sur l'affichage; - Pauvreté des aménagements le long du boulevard (mobilier urbain, éclairage, végétation, etc.).	- Optimiser les infrastructures de transit afin d'en réduire l'impact visuel et physique, de favoriser leur intégration au milieu de vie; - Créer un parcours d'entrée métropolitain distinctif en accordant une attention particulière aux aménagements;	*Voir secteur C1 pour les mêmes objectifs visant le corridor de transit.*
		- Banalisation de l'approche au sanctuaire depuis l'est; - Absence d'encadrement du corridor du boulevard Sainte-Anne; - Absence de contact visuel et physique avec le fleuve Saint-Laurent; - Faible intégration et intérêt architectural de certains bâtiments commerciaux le long du boulevard Sainte-Anne; - Prédominance des stationnements en façade, des affiches commerciales et des aménagements concentrés autour de l'automobile; - Présence de la voie ferrée comme une barrière physique qui déconnecte certaines rues et développements du noyau villageois et de l'Avenue Royale.	- Encadrement de la législation sur l'affichage.	- Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain; - Favoriser l'aménagement d'un cadre de vie de qualité qui répond aux préoccupations environnementales, sociales et économiques actuelles et qui s'intègrent au paysage; - Multiplier, à des fins récréatives, éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau multimodal actif et récréatif.	*Voir secteur C1 pour les mêmes objectifs visant le corridor de transit, en plus des mesures suivantes :* - Favoriser la création de liens piétons, cyclables et automobiles sécuritaires traversant la voie ferrée.
Avenue royale et ses abords	- Encadrement adéquat du corridor visuel de l'avenue Royale qui définit la séquence d'approches au sanctuaire; - Présence de plusieurs bâtiments institutionnels, commerciaux et résidentiels d'intérêt patrimonial le long de l'Avenue Royale, liée à l'époque de la colonisation de la Nouvelle-France et à l'essor touristique du village au tournant du 20e siècle; - Bonne conservation de l'état original du bâti résidentiel; - Noyau villageois ancien possédant la plus haute densité de la Côte-de-Beaupré.	- Aucune reconnaissance officielle du paysage patrimonial de l'avenue Royale, malgré projet de mise en valeur; - Mobilier d'éclairage peu qualifiant et présence de lignes électriques aériennes; - Présence de la voie ferrée comme une barrière physique qui déconnecte certaines rues et certains développements du noyau villageois et de l'Avenue Royale.	- Préservation du patrimoine bâti de l'avenue Royale.	- Favoriser l'aménagement de bâtiments mixtes de qualité qui répondent aux nouvelles préoccupations environnementales, sociales et économiques et qui s'intègrent aux paysages naturels et villageois; - Favoriser des constructions identitaires s'inspirant de l'esprit du lieu; - Confirmer le caractère dense du noyau villageois linéaire de Sainte-Anne-de-Beaupré.	*Voir secteur C1 pour les mêmes objectifs visant le noyau villageois, en plus des mesures suivantes :* - Favoriser la création de liens piétons, cyclables et automobiles sécuritaires traversant la voie ferrée.
Escarpement Voir sous-secteur C1					

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesse et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Plateau agricole de Sainte-Anne-de-Beaupré *(côte Sainte-Anne)*	- Lecture des traces du domaine seigneurial qui constituent une caractéristique de l'identité locale; - Forte présence des activités agricoles et forestières; - Couvert végétal structurant (encadrement de la voie publique et mise en valeur des activités forestières et de la présence de l'escarpement); - Présence de panoramas visuels exceptionnels sur fleuve Saint-Laurent, le littoral et l'Île d'Orléans.	- Présence de nombreux terrains exclus de la zone agricole et îlots déstructurés.	- Gestion du développement urbain à même les paysages ruraux identitaires (escarpement et champs agricoles). Risques liés aux îlots déstructurés et aux terrains exclus de la zone agricole; - Industrialisation de l'agriculture (culture à grande échelle et perte de fermes familiales de petite taille) parallèlement à un retour aux cultures nichées et à la consommation de produits régionaux; - Nouvelles implantations domiciliaires ayant un impact direct sur la définition des qualités du bassin visuel rapproché du fleuve Saint-Laurent.	- Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin d'en atténuer l'impact sur les paysages naturels ou agricoles; - Protéger et mettre en valeur les espaces patrimoniaux, naturels, ainsi que les points de vue permettant de saisir le paysage.	- Mettre en valeur les traces du domaine seigneurial qui constituent une caractéristique de l'identité locale en préservant le bâti et le lotissement en place. - Poursuivre une application rigoureuse et voir à mettre en place les outils de gestion du cadre bâti et du paysage (PIIA) et les bonifier s'il y a lieu; - Limiter le morcellement des terres. S'assurer que la dimension et la forme des morcellements concordent avec ce que l'on retrouve le long de la côte Sainte-Anne. - Limiter les nouvelles constructions. Régir l'aspect architectural et le mode d'implantation des bâtiments nouveaux pour qu'ils concordent avec ce que l'on retrouve le long de la côte Sainte-Anne. - Planifier les développements futurs en continuité avec la trame urbaine villageoise en place et la conservation des paysages ruraux identitaires. Favoriser la densification des villages pour conserver les plaines agricoles et forestières.

Noyau villageois de Sainte-Anne-de-Beaupré





Paysages ruraux



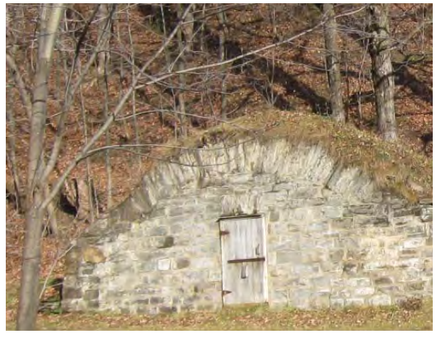
Crédits : wyup, Panoramio
http://www.panoramio.com/photo/3995645



Crédits : wyup, Panoramio
http://www.panoramio.com/photo/3995645



Crédits : L Chevalier Panoramio
http://www.panoramio.com/user/2533160



Perspectives visuelles

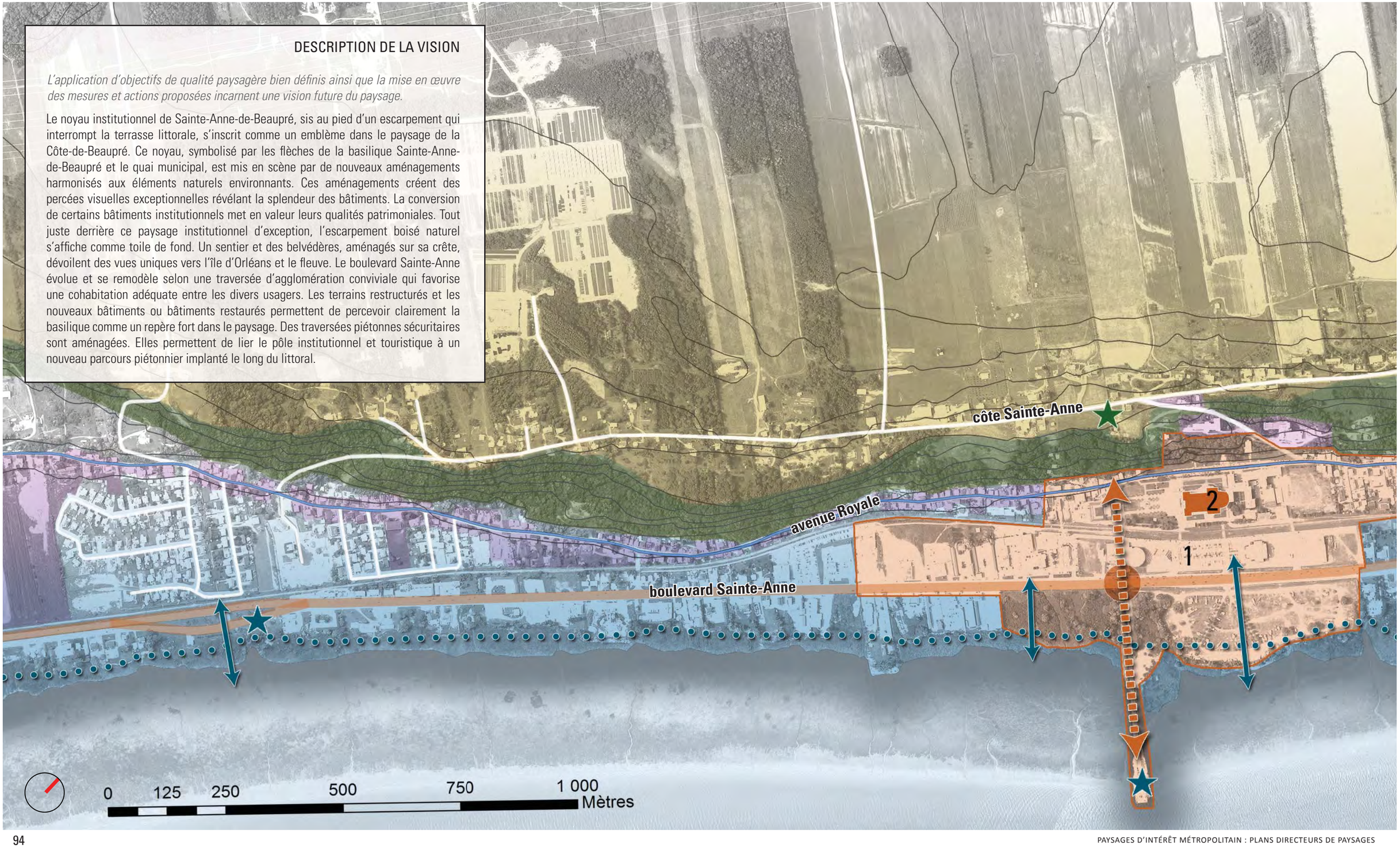


Crédits : wyup, Panoramio
http://www.panoramio.com/photo/3995645

DESCRIPTION DE LA VISION

L'application d'objectifs de qualité paysagère bien définis ainsi que la mise en œuvre des mesures et actions proposées incarnent une vision future du paysage.

Le noyau institutionnel de Sainte-Anne-de-Beaupré, sis au pied d'un escarpement qui interrompt la terrasse littorale, s'inscrit comme un emblème dans le paysage de la Côte-de-Beaupré. Ce noyau, symbolisé par les flèches de la basilique Sainte-Anne-de-Beaupré et le quai municipal, est mis en scène par de nouveaux aménagements harmonisés aux éléments naturels environnants. Ces aménagements créent des percées visuelles exceptionnelles révélant la splendeur des bâtiments. La conversion de certains bâtiments institutionnels met en valeur leurs qualités patrimoniales. Tout juste derrière ce paysage institutionnel d'exception, l'escarpement boisé naturel s'affiche comme toile de fond. Un sentier et des belvédères, aménagés sur sa crête, dévoilent des vues uniques vers l'île d'Orléans et le fleuve. Le boulevard Sainte-Anne évolue et se remodèle selon une traversée d'agglomération conviviale qui favorise une cohabitation adéquate entre les divers usagers. Les terrains restructurés et les nouveaux bâtiments ou bâtiments restaurés permettent de percevoir clairement la basilique comme un repère fort dans le paysage. Des traversées piétonnes sécuritaires sont aménagées. Elles permettent de lier le pôle institutionnel et touristique à un nouveau parcours piétonnier implanté le long du littoral.



côte Sainte-Anne

avenue Royale

boulevard Sainte-Anne

1

1

LÉGENDE

- Préservation du caractère naturel de l'escarpement
- Secteur de revitalisation et de préservation du bâti
- Préservation des paysages ruraux identitaires
- Préservation, mise en valeur et création d'aménagements créant un lien physique et visuel avec le fleuve
- Lien physique et visuel avec le fleuve à accentuer
- Parcours public riverain continu *(parcs riverains)*
- Espace public donnant sur le fleuve à créer
- Aménagement du corridor de traversée d'agglomération à réviser *(Signature distinctive du parcours d'entrée de l'agglomération, limites de vitesse à réviser, etc.)*
- Lien piétonnier/cyclable structurant à créer
- 1 Requalification du noyau urbain de Sainte-Anne-de-Beaupré (projet)
- 2 Lecture comme repère visuel emblématique *(basilique Sainte-Anne-de-Beaupré)*

SECTEUR D

AXE DE LA RIVIÈRE SAINTE-ANNE-DU-NORD À BEAUPRÉ

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Le secteur D comprend toute la vallée des rivières Sainte-Anne-du-Nord et Jean-Larose, du fleuve jusqu'à la hauteur du village de Saint-Ferréol-les-Neiges. Il inclut également le noyau villageois de Beaupré et les secteurs de villégiature au pied du mont Sainte-Anne.

La défunte papetière AbitibiBowater (1927-2009) est à l'origine de la municipalité de Beaupré, au tournant du 20e siècle. Les traces de ce passé industriel sont visibles dans le paysage : l'intérêt patrimonial de la trame urbaine et bâtie du quartier central de Beaupré est indéniable. Il s'agissait principalement d'un quartier ouvrier auquel s'est jumelé le secteur des employés-cadres anglophones de la papetière sur la rive est de la rivière Sainte-Anne-du-Nord.

Le site de la papetière démantelée (2012), à l'est de l'embouchure de la rivière Sainte-Anne-du-Nord, possède une situation géographique enviable : tout près de la ville, il fait à la fois face au fleuve et à la rivière dévoilant des vues et des panoramas uniques. L'enjeu principal du secteur est lié à la réhabilitation de ce site et aux impacts paysagers de futures constructions et occupation du sol.

Le secteur est aussi caractérisé par de précieux paysages naturels. Les vallées des rivières Sainte-Anne-du-Nord et Jean-Larose présentent un grand potentiel récréotouristique pour la région métropolitaine : on y retrouve le Parc des Sept-Chutes, le Canyon Sainte-Anne, la chute Jean-Larose et de nombreux sentiers de randonnées. Les deux vallées boisées et la forte topographie sculptent le secteur et créent des endroits propices aux points de vue et des perspectives visuelles exceptionnelles. L'embouchure de la rivière Sainte-Anne présente également un potentiel pour la création de liens physiques.

Le boulevard Sainte-Anne traverse ce secteur d'est et ouest, passant en périphérie du cœur villageois de Beaupré. On y retrouve une quantité importante de commerces qui sont implantés en grande partie près de la jonction avec le boulevard du Beau Pré, menant vers les installations du mont Sainte-Anne. La portion à l'est du secteur est encadrée visuellement par la présence d'une végétation dense qui se poursuit jusqu'au haut de la côte de la Miche. La portion plus à l'ouest se dirigeant vers Sainte-Anne-de-Beaupré est composée par un encadrement visuel très large, dû aux stationnements en façade avant et à l'absence de couvert végétal important.

Le plateau de villégiature de Beaupré, convoité pour sa proximité au mont Sainte-Anne, présente des panoramas exceptionnels vers le mont Sainte-Anne, d'une part, et vers le fleuve, d'autre part. Le couvert forestier abondant dans une grande partie du quartier et la présence d'une architecture variée font de ce quartier un lieu prisé, qui prend par endroits des allures de banlieue. À cet effet, certains développements à proximité de l'escarpement ont une grande incidence sur l'ensemble du paysage. Il en est de même pour le plateau de villégiature de Saint-Ferréol-les-Neiges.

SECTEUR D

Axe de la rivière Sainte-Anne-du-Nord à Beaupré

Éléments identitaires

- Le mont Sainte-Anne;
- La vallée des rivières Sainte-Anne-du-Nord et Jean-Larose;
- L'embouchure de la rivière Sainte-Anne-du-Nord et le fleuve Saint-Laurent;
- La Côte-de-Beaupré;
- La côte de la Miche;
- L'escarpement boisé entre la plaine littorale et le plateau agricole.



Légende

Sous-secteur sommairement analysé

Sous-secteur avec analyse approfondie

Sous-secteurs

D1 Sous-secteur de la rive est de l'embouchure de la rivière Sainte-Anne-du-Nord

D2 Sous-secteur de Beaupré

D3 Sous-secteur du plateau supérieur de villégiature de Beaupré

D4 Sous-secteur de la vallée des rivières Sainte-Anne-du-Nord et Jean-Larose et plateau naturel ouest

D5 Sous-secteur du plateau supérieur de villégiature de Saint-Ferréol-les-Neiges

FORCES paysagères

1 Le fleuve Saint-Laurent et ses habitats naturels

2 Mont Sainte-Anne
(repère naturel d'intérêt métropolitain)

Escarpements de la vallée du Saint-Laurent et de la rivière Sainte-Anne-du-Nord

3a Entre la plaine agricole de Saint-Joachim et le plateau de la Miche

3b Vallée des rivières Sainte-Anne-du-Nord et Jean-Larose

4 Rivières Sainte-Anne-du-Nord et Jean-Larose

5 Les trois sites où l'on retrouve des chutes (Jean-Larose, Sainte-Anne, les Sept chutes)

Noyaux anciens préservés

6 Le noyau urbain de Beaupré

7 Les développements exemplaires de villégiature du milieu du 20e siècle

Parcours fondateurs

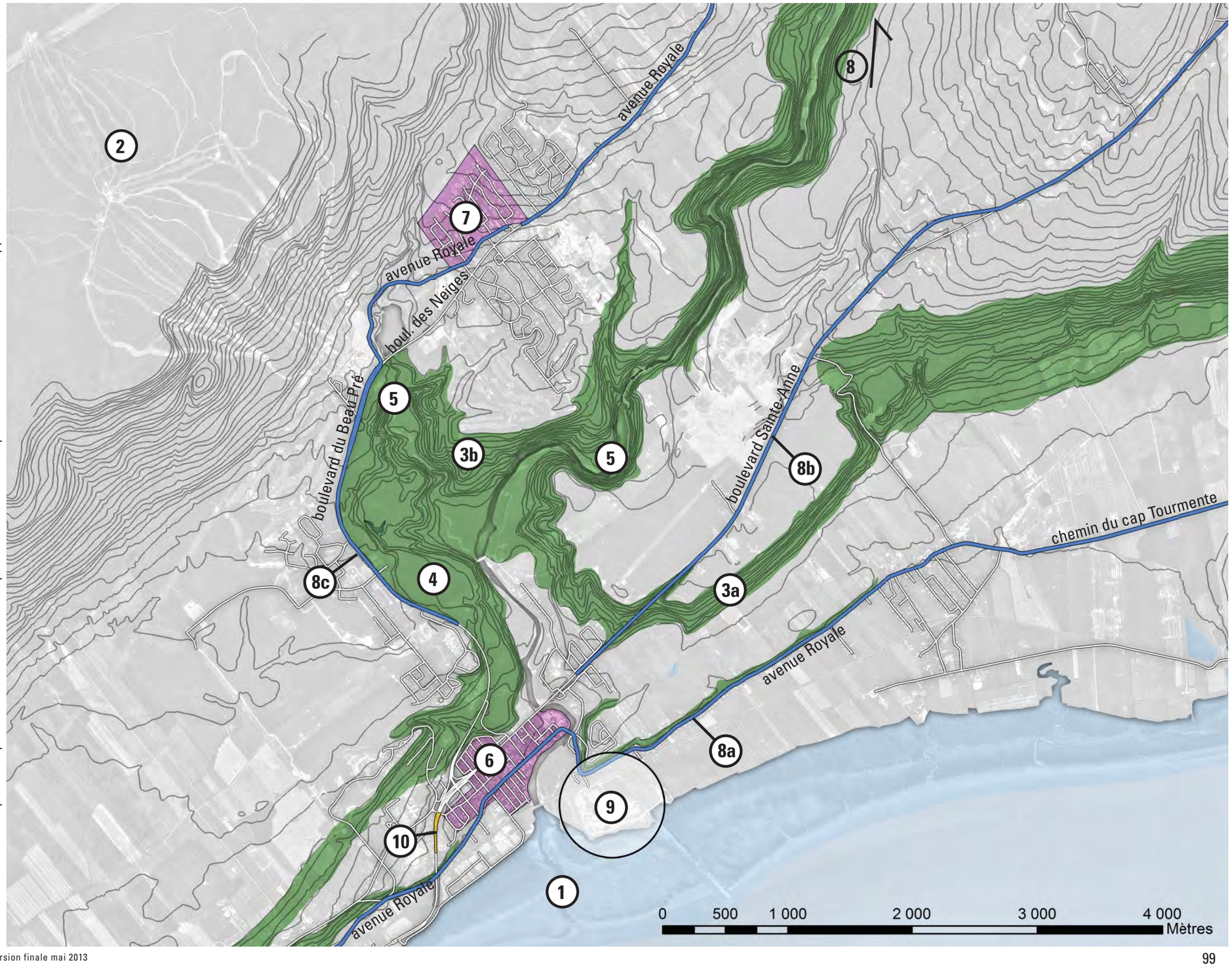
8a L'avenue Royale

8b L'avenue Royale/côte de la Miche/avenue de la Montagne

8c L'avenue Royale/boulevard du Beau Pré/boulevard les Neiges (route 360)

9 Le site de l'ancienne papetière

10 Section réaménagée du boulevard Sainte-Anne



SECTEUR D

FAIBLESSES paysagères

Parcours déstructurants ou déstructurés

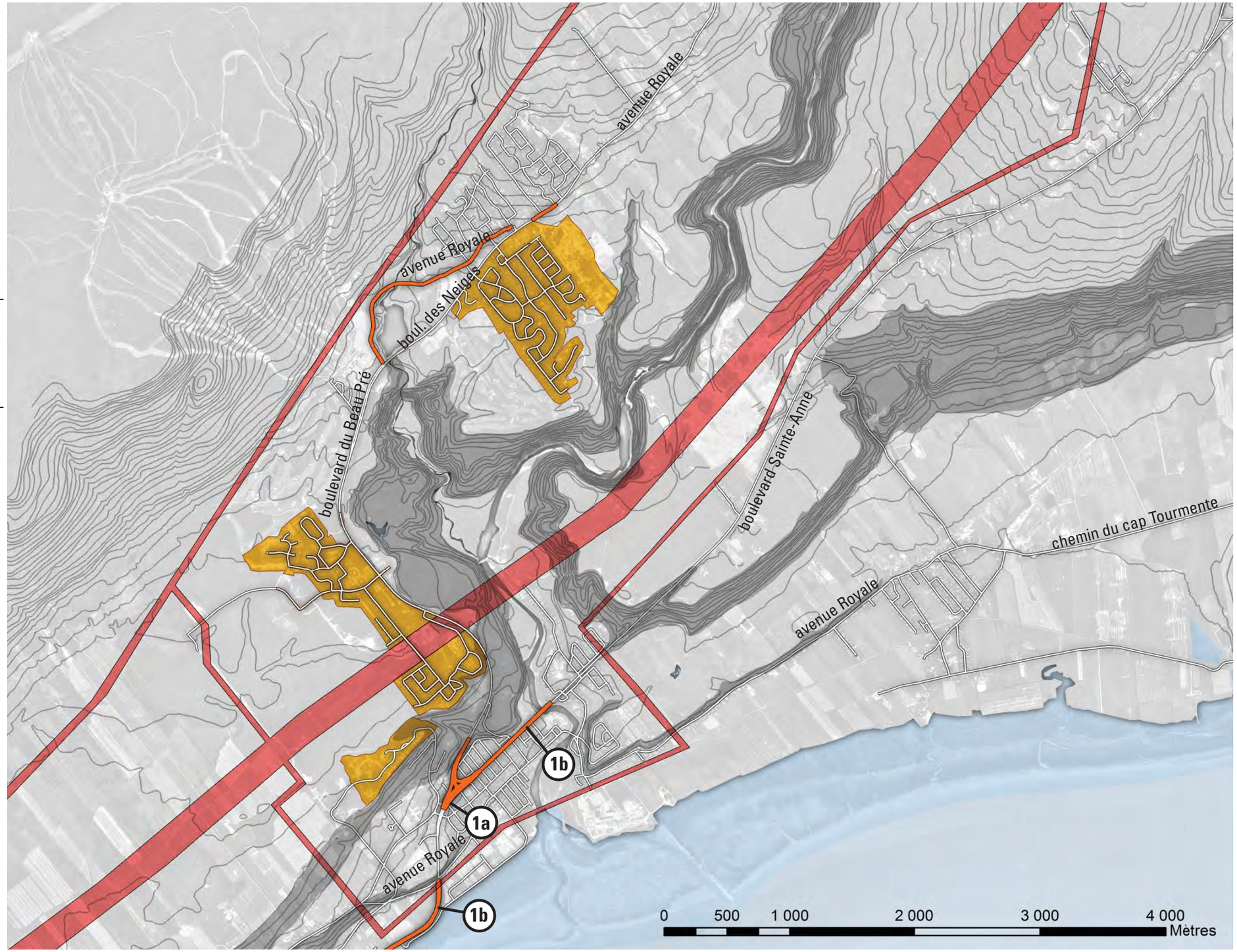
1a La coupure dans le paysage et la trame urbaine créée par l'échangeur des boulevards Sainte-Anne et du Beau Pré

1b Caractère autoroutier du boulevard Sainte-Anne (entrées de ville)

L'intégration déficiente des nouveaux développements de villégiature au paysage naturel

---

Les coupures paysagères créées par la présence de lignes aériennes de transport électrique



ENJEUX paysagers

1. La requalification du site de l'ancienne papetière

2. Le développement du pôle récréo-touristique au pied du mont Sainte-Anne

3. Les pressions immobilières et la conservation du couvert forestier de l'escarpement et de la vallée des rivières Sainte-Anne-du-Nord et Jean-Larose
   - Vallée et escarpement à l'état naturel
   - Secteur d'interventions humaines ayant impact visuel direct sur la vallée et sur la vue depuis le lointain sur le secteur

4. Le débit de la rivière pour production électrique en relation avec l'attrait touristique et paysager des chutes

5. La piètre qualité des essences d'arbres des boisés existants, issus d'anciennes terres agricoles

6. La revitalisation patrimoniale et urbaine de l'avenue Royale au cœur de Beaupré

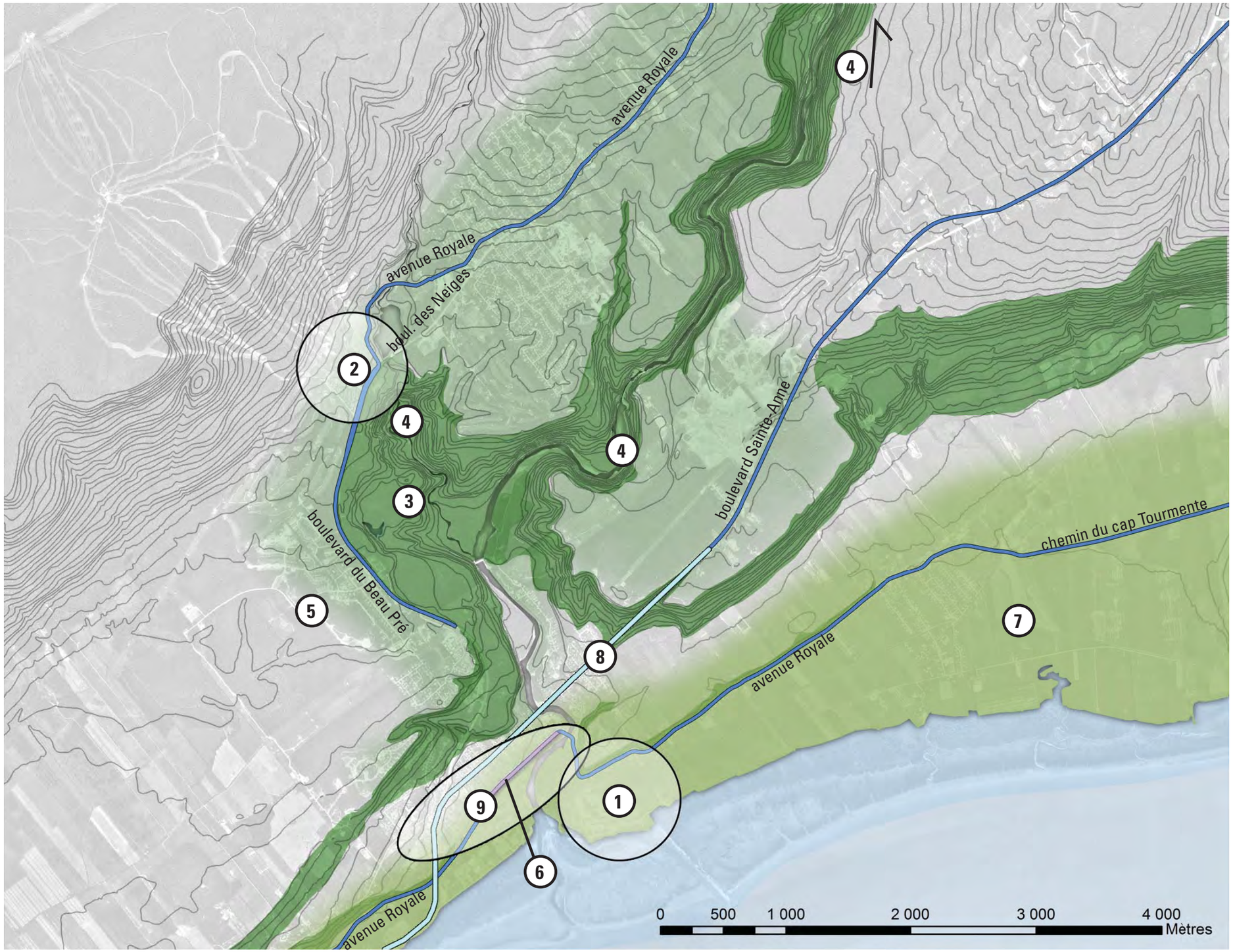
   La préservation de l'alternance des paysages villageois et ruraux de la côte de Beaupré

7. La Côte-de-Beaupré

Parcours d'entrée métropolitain

8. Le boulevard Sainte-Anne depuis l'est

9. Le pôle métropolitain de Beaupré (PMAD)




B
B
D4
3
8
1
boul. du Beau Pré
boulevard Sainte-Anne
4
1
D3
avenue Royale
7
1
avenue Royale
boulevard Sainte-Anne
6
5
D2
D1
A
0 125 250 500 750 1000
Mètres
D5
D4
D3
D2
D1
B
A



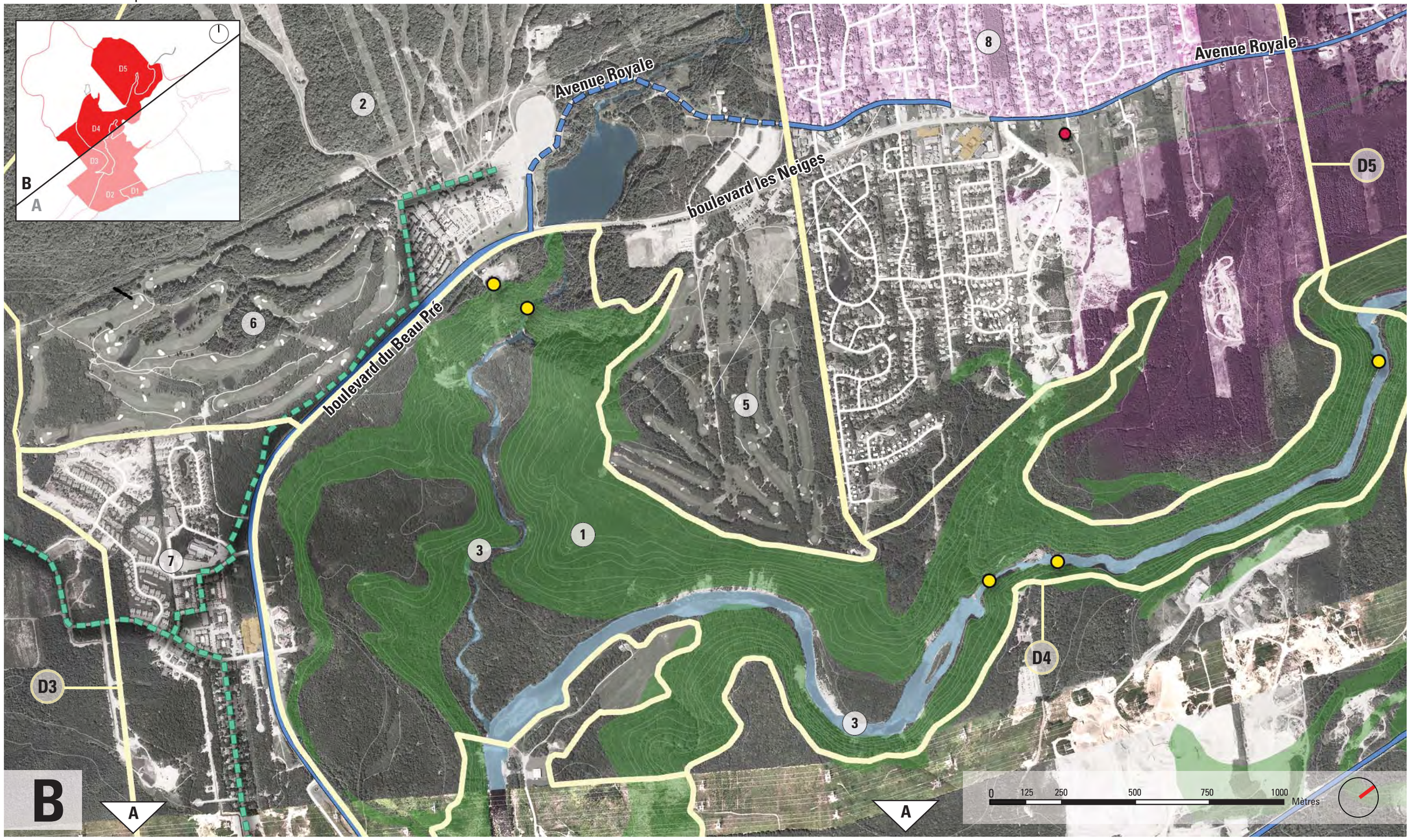
Beaupré et le mont Sainte-Anne
(vue de l'île d'Orléans, depuis le chemin Royal)

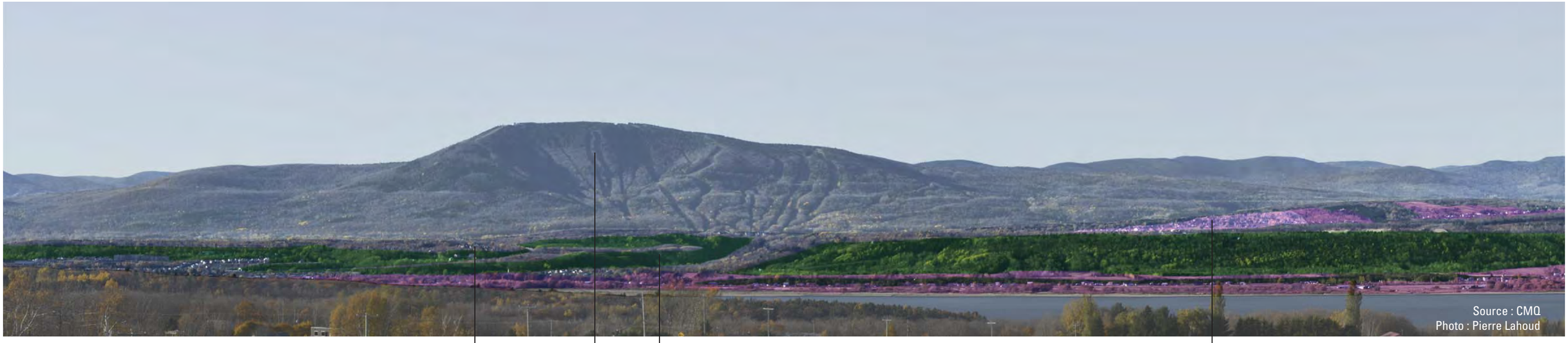
LÉGENDE

- Milieu naturel d'importance *(escarpement et les vallées des rivières)*
- Noyaux anciens préservés *(noyau villageois de Beaupré et avenue Royale)*
- Repère visuel
- Éléments formant une barrière *(boulevard Sainte-Anne et ses abords)*
- Stationnements de surface et sites déstructurés
- Parcours fondateur *avenue Royale (ses trois segments distincts)*
- Éléments d'intérêt patrimonial (BG inc.)
- Points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain (PMAD)
- Découpage des sous-secteurs
- Parcours cyclable existant *(Véloroute Marie-Hélène Prémont)*
- Bande riveraine municipale à conserver

ÉLÉMENTS DU PAYSAGE

1. Escarpement
2. Mont Sainte-Anne
3. Vallée de la rivière Sainte-Anne-du-Nord
4. Église Notre-Dame-du-Saint-Rosaire *(paroisse de Beaupré)*
5. Embouchure de la rivière Sainte-Anne-du-Nord
6. Terrain de l'ancienne papetière
7. Îlot Blouin
8. Plateau sportif de Beaupré


D5
D4
D3
D2
D1
B
A
Avenue Royale
boulevard les Neiges
boulevard du Beau Pré
2
6
5
8
7
3
1
D5
D4
D3
B
A
A
0
125
250
500
750
1000
Mètres



Beaupré et le Mont Sainte-Anne
(vue de l'île d'Orléans, depuis la tour d'observation de Saint-François)

LÉGENDE

- Milieu naturel d'importance *(vallée des rivières)*
- Noyaux anciens préservés *(avenue Royale et villégiature du milieu du 20e siècle)*
- Stationnements de surface
- Parcours fondateur *avenue Royale (ses 3 segments distincts)*
- Éléments d'intérêt patrimonial (BG inc.)
- Points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain (PMAD)
- Découpage des sous-secteurs
- Parcours cyclable existant

ÉLÉMENTS DU PAYSAGE

1. Vallée des rivières Sainte-Anne-du-Nord et Jean-Larose
2. Mont Sainte-Anne
3. Rivière Jean-Larose
4. Rivière Sainte-Anne-du-Nord
5. Club de golf de Saint-Ferréol
6. Golf le Grand Vallon
7. Plateau de villégiature de Beaupré
8. Plateau de villégiature de Saint-Ferréol-les-Neiges



Développements de villégiature, au pied du mont Sainte-Anne.
La rivière Sainte-Anne-du-Nord modifie la topographie et crée une vallée profonde.
Au loin à droite, le cap Tourmente, à gauche la pointe de l'île d'Orléans et au centre
la rive sud du Saint-Laurent



La vallée des rivières Sainte-Anne-du-Nord et Jean-Larose offre des paysages spectaculaires et pratiquement sauvages

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Site de l'ancienne usine Abitibi Bowater et ses rives	- Proximité avec le fleuve Saint-Laurent; - Présence de panoramas visuels exceptionnels sur fleuve Saint-Laurent, le littoral, l'Île d'Orléans et le Mont Sainte-Anne; - Situation géographique d'exception (fleuve, embouchure, proximité de la ville, perspectives visuelles uniques, etc.).	- Secteur enclavé entre la voie ferrée, la rivière et le fleuve.	- Intention de la municipalité d'acquérir le site, les bandes riveraines étant un minimum prioritaire; - Cohabitation des usages privés et publics du site.	- Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain et développer le réseau vert et bleu; - Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve; - Multiplier, à des fins récréatives, interprétatives éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau multimodal actif et récréatif.	- Planifier la vision d'ensemble du développement à venir en visant l'acquisition des terrains par la municipalité; - Aménager davantage d'accès publics au fleuve et à la rivière Sainte-Anne-du-Nord en créant un parc public sur les rives de la rivière (est et ouest) et du fleuve. Lier les deux cours d'eau avec un seul parc; - Lier ces aménagements aux autres accès au fleuve sur le territoire de la MRC (requalification du littoral) et de Québec.
			- Démantèlement de l'ancienne usine papetière et disponibilité d'un site exceptionnel; - Attirer des entreprises liées aux énergies renouvelables, aux technologies vertes ou à la recherche; - Secteur industriel (terrain potentiellement contaminé); - Intégration de nouveaux lieux d'emploi.	- Valoriser les terrains sous-utilisés et s'en servir en vue d'assurer le maintien de la biodiversité; - Favoriser l'aménagement de bâtiments mixtes de qualité qui répondent aux nouvelles préoccupations environnementales, sociales et économiques et qui s'intègrent aux paysages; - Favoriser des constructions identitaires s'inspirant de l'esprit du lieu.	- Miser sur les polarités exceptionnelles données par le Mont Sainte-Anne, la rivière et le fleuve en favorisant l'implantation d'un développement à usage mixte (résidentiel, commercial, industriel léger et parc public); - Mettre de l'avant une vision d'aménagement pour le site et développer un milieu de vie novateur et des accès publics aux vues, directement lié au fleuve et la rivière Sainte-Anne-du-Nord : rare opportunité sur le territoire de la CMQ; - Favoriser et valoriser une architecture et des aménagements de qualité, intégré au paysage et tirant profit et mettant en valeur les qualités exceptionnelles du site; - Assurer une interprétation de l'histoire industrielle du site aux origines de la création de la municipalité et des qualités exceptionnelles des paysages naturels qu'on y retrouve.

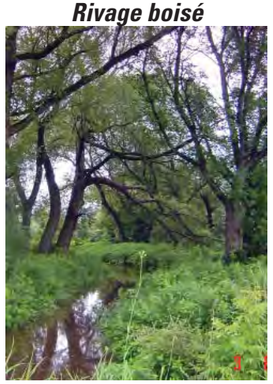
Paysages fluviaux



Crédits : L Guindon, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/5933015

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Rive de Beaupré	- Proximité avec le fleuve Saint-Laurent; - Bande de végétation conservée qui s'adosse à la frange industrielle et la rue Louis-Jobin (fait office d'écran naturel); - Présence de panoramas visuels exceptionnels sur fleuve Saint-Laurent, le littoral, l'Île d'Orléans et le Mont Sainte-Anne, surtout près de l'embouchure de la rivière Sainte-Anne.	- Faible qualité des aménagements et constructions industrielles le long de la rue Louis-Jobin; - Présence d'une ligne de distribution électrique aérienne importante.	- Intégration de nouveaux lieux d'emplois; - Intégration au paysage des installations des nouvelles entreprises liées aux énergies renouvelables, aux technologies vertes ou à la recherche.	- Mettre en valeur le paysage littoral; - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain; - Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve; - Rechercher une meilleure intégration entre les milieux naturels (fleuve, montagne, rivière) et les milieux urbains; - Multiplier, à des fins récréatives, interprétatives éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau multimodal actif et récréatif; - Rechercher l'intégration entre les différentes vocations (récréatives, éducatives ou touristiques) et les aménagements du fleuve et de ses abords.	- Aménager davantage d'accès publics au fleuve et à la rivière Sainte-Anne-du-Nord en créant un parc public sur les rives de la rivière (est et ouest) et du fleuve; - Encadrer les aménagements du parc industriel (rues Industrielle et Louis-Jobin) (verdissement, délimitation adéquate des diverses zones et fonctions, etc.). - Favoriser une architecture de qualité pour les constructions industrielles. - Conserver la bande riveraine naturelle entre le fleuve et le quartier industriel (potentiel interprétatif).
Rivière Saint-Anne et ses abords	- Présence de la rivière Saint-Anne-du-Nord comme un élément marquant du paysage en plus de ses activités liées aux sports et loisirs. - Couvert végétal et lecture continue de la vallée de la rivière Sainte-Anne-du-Nord. - Présence d'un boisé naturel d'exception près de la ville (îlot Blouin).	- Peu de point d'accès direct à la rivière et de mise en valeur de celle-ci.	- Lien physique naturel direct entre le pôle récréotouristique du Mont Sainte-Anne, le centre du noyau villageois de Beaupré et le fleuve.	- Accroître et mettre en valeur les espaces naturels protégés et contribuer à leur préservation en vue d'assurer le maintien de la biodiversité; - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain et développer le réseau vert et bleu; - Rechercher une meilleure relation entre les milieux naturels (fleuve, montagne, rivière) et les milieux urbains; - Multiplier, à des fins récréatives, interprétatives éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux et développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau multimodal actif et récréatif; - Rechercher l'intégration entre les différentes vocations (récréatives, éducatives ou touristiques) et les aménagements du fleuve et de ses abords.	- Aménager davantage d'accès publics au fleuve et à la rivière Sainte-Anne-du-Nord en créant un parc public sur les rives de la rivière (est et ouest) et du fleuve; - Conserver le milieu naturel qu'est l'îlot Blouin (potentiel récréatif).

Rivage boisé



Crédits : L Chevalier Panoramio
http://www.panoramio.com/user/2533160

Embouchure



Crédits : L Chevalier Panoramio
http://www.panoramio.com/user/2533160

Embouchure de la rivière Sainte-Anne-du-Nord, depuis la rive ouest. Site actuellement peu mis en valeur.



Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Avenue Royale et noyau villageois de Beaupré	- Homogénéité de la trame urbaine bâtie du noyau urbain de Beaupré, développement de la ville lié à son histoire industrielle selon une trame orthogonale serrée; - Diversité d'activités commerciales, résidentielles et industrielles. - Présence de bâti résidentiel d'intérêt patrimonial, témoin à la fois l'époque de la colonisation de la Nouvelle-France et de l'essor de la municipalité au tournant du 20e siècle; - Présence d'un petit village de compagnie où résidaient les dirigeants anglophones de la papetière, dans le secteur de la rue des Érables.	- Aucune reconnaissance officielle du paysage patrimonial de l'avenue Royale, malgré projet de mise en valeur; - Barrière physique importante engendrée par le passage du corridor de transit métropolitain; - Fort impact visuel des constructions sur le plateau juste au nord du site de l'ancienne papetière.	- Décentralisation d'une partie des activités commerciales au profit du corridor de transit métropolitain, dévitalisation du noyau villageois historique; - Planification de travaux de réaménagement et de revitalisation sur une portion de l'avenue Royale, incluant un déménagement possible de l'Hôtel de Ville au cœur du noyau villageois; - Intégration au paysage de la croissance du pôle métropolitain qu'est Beaupré (PMAD).	- Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin d'en atténuer l'impact sur les paysages naturels; - Protéger et mettre en valeur les espaces patrimoniaux, naturels, ainsi que les points de vue permettant de saisir le paysage; - Favoriser des constructions identitaires s'inspirant de l'esprit du lieu; - Créer un pôle métropolitain tout en maintenant la vitalité de chacune de ses parties; - Rechercher une meilleure intégration entre les milieux naturels (fleuve, montagne, rivière) et les milieux urbains.	- Revitaliser le noyau villageois, le long de l'avenue Royale par des aménagements conviviaux (rationaliser les services aériens, favoriser l'implantation de nouvelles fonctions, élargir les trottoirs, créer place publique face à l'église, etc.); - Conserver le repère visuel qu'est l'église et assurer la protection de l'ensemble institutionnel de Beaupré; - Préserver les caractéristiques paysagères et architecturales du noyau urbain en créant et/ou adaptant une réglementation adéquate pour les projets de constructions, rénovations et aménagement; - Sensibiliser les promoteurs et la population aux fondements du PIIA. Favoriser l'accès au Service d'aide à la rénovation patrimoniale (SARP); - Encadrer et favoriser la plantation d'arbres pour les développements déjà réalisés. Couvert forestier à créer pour diminuer l'impact visuel des maisons-domaines; - Planifier les développements futurs en continuité avec la trame urbaine villageoise en place et la conservation des paysages ruraux identitaires. Favoriser la densification du village pour conserver les plaines agricoles et forestières; - Assurer la complémentarité de l'offre commerciale de l'avenue Royale à celle du boulevard Sainte-Anne.
				- Renforcer les liens ville/rivière; - Multiplier, à des fins récréatives, interprétatives éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et la rivière et les lier entre eux et développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau multimodal actif et récréatif.	- Tirer profit de chaque opportunité de requalification de terrains et bâtiments; - Mettre en valeur les percées visuelles (même petites) vers la rivière.
Corridor de transit et ses abords *(boulevard Sainte-Anne et boulevard du Beau Pré)*	- Diversité d'activités commerciales, résidentielles et industrielles; - Réaménagement d'une portion du boulevard Sainte-Anne; - Parcours de « porte d'entrée » à la région métropolitaine.	- Empreinte importante de l'échangeur entre le boulevard Sainte-Anne et le boulevard du Beau Pré, créant une coupure spatiale et paysagère; - Prédominance des aménagements de type autoroutier (affichage/éclairage) sur une partie du boulevard Sainte-Anne et boulevard du Beau Pré.	- Première entrée métropolitaine d'une municipalité de la Côte-de-Beaupré; - Travaux d'aménagements à échelle humaine (réfection et réaménagement des voies, piste cyclable, politique d'affichage et éclairage) sur le boulevard Sainte-Anne.	- Optimiser les infrastructures de transit afin d'en réduire l'impact visuel et physique, de favoriser leur intégration au milieu de vie et tout en favorisant l'intermodalité; - Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve; - Mettre en valeur les panoramas vers le fleuve, l'île d'Orléans, la Rive-Sud et le promontoire de Québec (secteur côte de la Miche); - Favoriser l'aménagement de bâtiments mixtes de qualité qui répondent aux nouvelles préoccupations environnementales, sociales et économiques et qui s'intègrent aux paysages.	- Réviser les aménagements du boulevard Sainte-Anne à Beaupré en lien avec le projet de requalification du même boulevard prévu à Sainte-Anne-de-Beaupré; - Travailler les aménagements du boulevard Sainte-Anne à l'ouest pour marquer l'entrée d'agglomération et favoriser une meilleure séquence d'approches depuis le haut de la côte de la Miche jusqu'au cœur villageois; - Contrôler la qualité et l'intégration du cadre bâti (ainsi que son affichage) et leur impact dans le paysage le long des boulevards Sainte-Anne et du Beau Pré. Réaliser des études d'intégration visuelle plus précises pour tout projet; - Réviser l'éclairage urbain des boulevards du Beau Pré et Sainte-Anne (échelle humaine); - Assurer un encadrement végétal continu le long des deux boulevards.

Noyau urbain





Paysages autoroutiers



Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Corridor de transit métropolitain et ses abords *(boulevard du Beau Pré)*	- Couvert végétal abondant et presque intact sur la rive est du boulevard; - Proximité du mont Sainte-Anne, parcours d'accès principal au site récréotouristique; - Présence de panoramas visuels exceptionnels vers le mont Sainte-Anne.	- Prédominance du caractère autoroutier (largeur des voies, signalisation, éclairage, affichage).	- Projet de développement du pôle récréotouristique et diversification de l'offre (villégiature, parc aquatique, etc.); - Gestion du développement urbain à même les paysages de villégiature et ruraux identitaires; - Conservation du pouvoir d'attraction du secteur dû à son paysage et son ambiance naturelle et sauvage.	- Optimiser les infrastructures de transit afin d'en réduire l'impact visuel et physique, de favoriser leur intégration au milieu de vie et tout en favorisant l'intermodalité; - Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain.	- Préserver la qualité des vues vers le mont Sainte-Anne; - Réviser l'éclairage urbain du boulevard du Beau Pré (échelle humaine); - Favoriser la naturalisation des abords du boulevard ayant été altérés.
		- Faible intégration et intérêt architectural de certains bâtiments commerciaux le long du boulevard du Beau Pré; - Prédominance des stationnements en façade et des aménagements concentrés autour de l'automobile pour les commerces du boulevard.		- Favoriser l'aménagement de bâtiments mixtes de qualité qui répondent aux nouvelles préoccupations environnementales, sociales et économiques et qui s'intègrent aux paysages; - Favoriser des constructions identitaires s'inspirant de l'esprit du lieu; - S'assurer de l'intégration paysagère des aménagements du Mont Sainte-Anne.	- Contrôler la qualité et l'intégration du cadre bâti (ainsi que son affichage) et leur impact dans le paysage le long du boulevard du Beau Pré; - Réaliser des études d'intégration visuelle et d'impacts environnementaux précises pour tout projet, incluant ceux du Mont Sainte-Anne (depuis et vers le site); - Définir des normes de verdissement ou paysagement des stationnements de surface.
Plateau supérieur de villégiature de Beaupré	- Proximité du mont Sainte-Anne; - Présence de panoramas visuels exceptionnels vers le mont Sainte-Anne (portion nord) et vers le fleuve et l'Île d'Orléans (portion sud); - Présence d'un parcours cyclable reliant les quartiers résidentiels au mont Sainte-Anne; - Couvert forestier relativement abondant, sur tout pour le secteur sud du plateau; - Présence d'une architecture variée, souvent inspirée des paysages naturels et du contexte récréotouristique; - Présence, dans certains secteurs, d'un mobilier d'éclairage distinctif.	- Forte incidence visuelle des nouveaux développements sur le plateau; - Constructions à même l'escarpement à la limite sud du plateau; - Destruction du couvert végétal naturel; - Présence des formes d'aménagement qui s'apparentent au paysage de la banlieue (absence de couvert végétal, implantation du bâti, répétition des bâtis, larges rues sans trottoir, etc.), particulièrement dans le secteur de développement récent. - Présence de la ligne de transport électrique aérienne (Hydro-Québec).	- Projet de développement du pôle récréotouristique et diversification de l'offre (villégiature, parc aquatique, etc.). - Gestion du développement urbain à même les paysages de villégiature et ruraux identitaires. - Conservation du pouvoir d'attraction du secteur dû à son paysage et son ambiance naturelle et sauvage.	- Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin d'en atténuer l'impact sur les paysages; - Favoriser des constructions identitaires s'inspirant de l'esprit du lieu; - Conserver et améliorer les couvertures arborescentes.	- Encadrer et favoriser la plantation d'arbres pour les développements déjà réalisés et favoriser les espèces indigènes de qualité. Couvert forestier à créer pour diminuer l'impact visuel des développements; - Favoriser des espèces indigènes et de qualité; - Réaliser les développements selon un modèle adapté au paysage naturel : lotissement, tracé des rues et leurs aménagements, architectures, aménagements publics et privés des terrains et qualité des services publics.
				- Développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau multimodal actif et récréatif.	- Développer le réseau cyclable vers le sud, en liant les parcours existant au noyau villageois de Beaupré. Utiliser l'opportunité créée par la rue Saint-Jean-Baptiste.
				- Maintenir la lecture continue de l'escarpement; - Protection du caractère naturel de l'escarpement; - Maintenir la pérennité du territoire et ses activités agricoles et faciliter l'accessibilité des populations urbaines et à des activités agrotouristiques ou de sensibilisation.	- Délimiter les zones boisées à préserver et créer une politique de conservation des arbres pour les nouveaux développements ou, dans le cas de boisés de mauvaise qualité, obliger la plantation d'une plus grande quantité d'arbres par les promoteurs. Exiger une taille minimale acceptable pour ces arbres; - Régir et encadrer rigoureusement toutes nouvelles constructions à même l'escarpement et une zone tampon définie depuis la crête de cet escarpement.

Perspectives visuelles

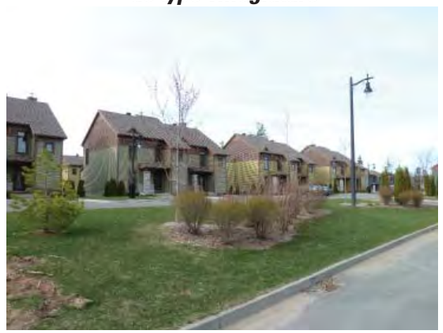


Crédits : F Guertin, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/2789027



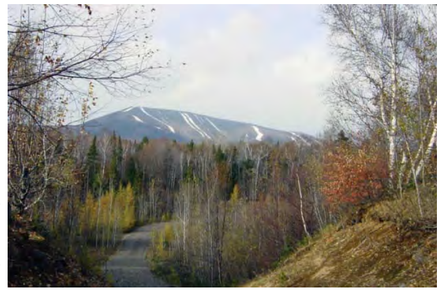
Crédits : F Guertin, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/2789027

Développement résidentiel de type villégiature





Paysages sauvages



Crédits : L Chevalier Panoramio
http://www.panoramio.com/user/2533160

Paysages autoroutiers



Crédits : F Guertin, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/1021060



Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Rivière Sainte-Anne-du-Nord, rivière Jean-Larose et leurs abords	- Forte présence visuelle de la vallée des rivières Sainte-Anne-du-Nord et Jean-Larose. Partie intégrante de l'escarpement encadrant le fleuve; - Présence du Canyon Sainte-Anne; - Perspectives visuelles exceptionnelles depuis les nombreux sentiers pédestres à la fois sur le paysage lointain et sur les chutes des rivières (sentier « Chemin des chutes » du Mont-Sainte-Anne, Canyon Sainte-Anne, Les Sept-Chutes, sentier Mestachibo); - Couverture végétale et territoire encore naturel : accentue la présence de la vallée de la rivière et constitue l'essence de la thématique de la villégiature.	- Présence de la ligne de transport électrique.	- Projet de développement du pôle récréotouristique et diversification de l'offre (villégiature, parc aquatique, centre de congrès, etc.); - Gestion du développement urbain à même les paysages de villégiature et ruraux identitaires; - Débits réservés des chutes : production d'énergie vs esthétisme et attrait touristique; - Conservation du pouvoir d'attraction du secteur dû à son paysage et son ambiance naturelle et sauvage.	- Accroître et mettre en valeur les espaces naturels protégés et contribuer à leur préservation en vue d'assurer le maintien de la biodiversité; - Développer le réseau vert, bleu, blanc : un réseau multimodal actif et récréatif; - Protéger et mettre en valeur les espaces naturels, ainsi que les points de vue permettant de saisir le paysage.	- Préserver le caractère naturel des rives des deux rivières en créant une zone de non-édification pour la vallée et une zone tampon à la crête de celle-ci. Conserver ces lieux naturels; - Aménager et rendre plus conviviaux l'accès et la lisibilité des deux rivières en favorisant les accès publics aux sentiers existants; - Créer un parc naturel complémentaire au Mont-Sainte-Anne pour la vallée des rivières : image, accès, actions et publicité simplifiés et unifiés pour les deux sites. Le nouveau parc créant un lien naturel entre le mont Sainte-Anne, le noyau villageois de Beaupré et le fleuve; - Construire un pont (piétons et cyclistes) reliant les rives nord et sud de la rivière Sainte-Anne-de-Nord, près de l'embouchure de la rivière Jean-Larose.

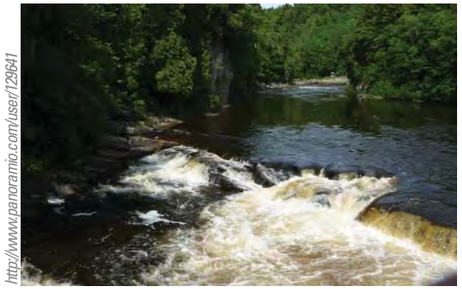
Proximité du développement résidentiel et de la vallée naturelle



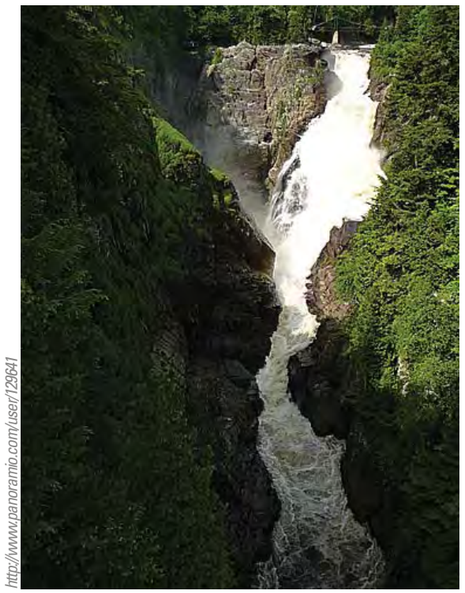
Paysages sauvages



Crédits : M Doyer, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/544159



Crédits : J-P Adam, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/129641



Crédits : J-P Adam, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/129641

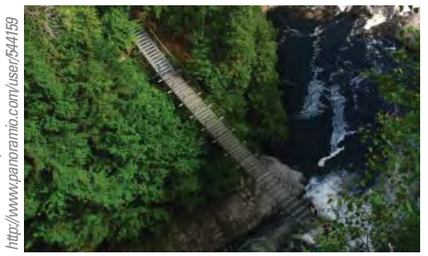
Paysages de loisirs



Crédits : M Doyer, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/544159



Crédits : M Doyer, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/544159



Crédits : M Doyer, Panoramio
http://www.panoramio.com/user/544159

Éléments structurants	Forces et qualités	Faiblesses et contraintes	Enjeux de paysage	Objectifs	Mesures et actions
Avenue Royale	- Présence de bâti résidentiel d'intérêt patrimonial, témoin de l'époque de la colonisation du secteur au 18e siècle; - Présence de panoramas visuels exceptionnels vers le mont Sainte-Anne et le fleuve.	- Aucune reconnaissance officielle du paysage patrimonial de l'avenue Royale; - Tracé du parcours fondateur interrompu pour faciliter la circulation sur le boulevard des Neiges; - Présence d'arrière-cours et de cours latérales sous-aménagées donnant directement sur l'Avenue Royale.	- Gestion du développement urbain à même les paysages de villégiature et ruraux identitaires; - Méconnaissance du parcours fondateur par rapport au boulevard des Neiges.	- Protéger et mettre en valeur les espaces patrimoniaux, naturels, ainsi que les points de vue permettant de saisir le paysage;	- S'assurer que les nouvelles constructions sur l'avenue Royale y aient leur façade principale; - Favoriser l'intégration du parcours fondateur au réseau viaire du secteur; - Contrôler à l'aide d'une réglementation appropriée l'intégration du cadre bâti et son gabarit, ainsi que les modes d'implantation et les dimensions des parcelles.
Plateau supérieur de villégiature de Saint-Ferréol-les-Neiges *(portion au nord de l'avenue Royale)*	- Proximité du mont Sainte-Anne; - Couvert forestier relativement abondant (sur tout pour les secteurs plus anciens) et présence d'espèces indigènes et de qualité; - Présence d'une architecture très variée et de qualité, souvent inspirée des paysages naturels et du contexte récréotouristique; - Présence d'aménagements urbains inspirés du contexte de villégiature (rues étroites, fossés, éclairage urbain absent).	- Destruction du couvert végétal naturel; - Présence des formes d'aménagement qui s'apparentent au paysage de la banlieue (absence de couvert végétal, implantation du bâti, répétition des bâtis, larges rues sans trottoir, etc.), pour certains secteurs de développement récents.	- Gestion du développement urbain à même les paysages de villégiature et ruraux identitaires; - Conservation du pouvoir d'attraction du secteur dû à son paysage et son ambiance naturelle et sauvage.	- Favoriser des constructions identitaires s'inspirant de l'esprit du lieu; - Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin d'en atténuer l'impact sur les paysages.	- Faire des secteurs de villégiature plus anciens des exemples à suivre en terme de mode d'implantation, d'aménagements urbains et de typologie et qualité architecturale; - Conserver et améliorer les couvertures arborescentes qui dissimulent le développement résidentiel et les équipements de villégiature. Favoriser des espèces indigènes et de qualité.
				- Maintenir la pérennité du territoire et ses activités agricoles et faciliter l'accessibilité des populations urbaines et à des activités agrotouristiques ou de sensibilisation.	- Délimiter les zones boisées à préserver et créer une politique de conservation des arbres pour les nouveaux développements ou, dans le cas de boisés de mauvaise qualité, obliger la plantation d'une plus grande quantité d'arbres par les promoteurs. Exiger une taille minimale acceptable pour ces arbres.
Plateau supérieur de villégiature de Saint-Ferréol-les-Neiges *(portion au sud de l'avenue Royale)*	- Proximité du mont Sainte-Anne; - Couvert forestier relativement abondant, sur tout pour le secteur ouest du plateau; - Présence d'une architecture variée, souvent inspirée des paysages naturels et du contexte récréotouristique.	- Destruction du couvert végétal naturel; - Présence des formes d'aménagement qui s'apparentent au paysage de la banlieue (absence de couvert végétal, implantation du bâti, répétition des bâtis, larges rues sans trottoir, etc.), pour certains secteurs de développement récents; - Forte incidence visuelle des nouveaux développements près de la vallée des rivières.	- Gestion du développement urbain à même les paysages de villégiature et ruraux identitaires; - Conservation du pouvoir d'attraction du secteur dû à son paysage et son ambiance naturelle et sauvage.	- Favoriser et encadrer le développement de nouveaux projets innovants et complets qui s'intègrent au milieu de vie et au cadre bâti actuel, afin d'en atténuer l'impact sur les paysages; - Favoriser des constructions identitaires s'inspirant de l'esprit du lieu.	- Faire des secteurs de villégiature plus anciens des exemples à suivre en terme de mode d'implantation, d'aménagements urbains et de typologie et qualité architecturale; - Éviter les développements de type « banlieue » et accentuer le caractère de villégiature des constructions résidentielles (matériaux, morphologie, couleurs) et des aménagements (couvert végétal, zone boisée); - Conserver et améliorer les couvertures arborescentes qui dissimulent le développement résidentiel et les équipements de villégiature. Favoriser des espèces indigènes et de qualité; - Revoir les exigences d'aménagements : tracé, largeur et revêtement des rues, implantation et typologie de bâti.
				- Maintenir la lecture continue de la vallée des rivières; - Protection du caractère naturel de la vallée; - Maintenir la pérennité du territoire et ses activités agricoles et faciliter l'accessibilité des populations urbaines et à des activités agrotouristiques ou de sensibilisation.	- Délimiter les zones boisées à préserver et créer une politique de conservation des arbres pour les nouveaux développements ou, dans le cas de boisés de mauvaise qualité, obliger la plantation d'une plus grande quantité d'arbres par les promoteurs. Exiger une taille minimale acceptable pour ces arbres; - Régir et encadrer rigoureusement toutes nouvelles constructions à même une zone tampon définie depuis la crête de la vallée des rivières.

Développement résidentiel de type villégiature

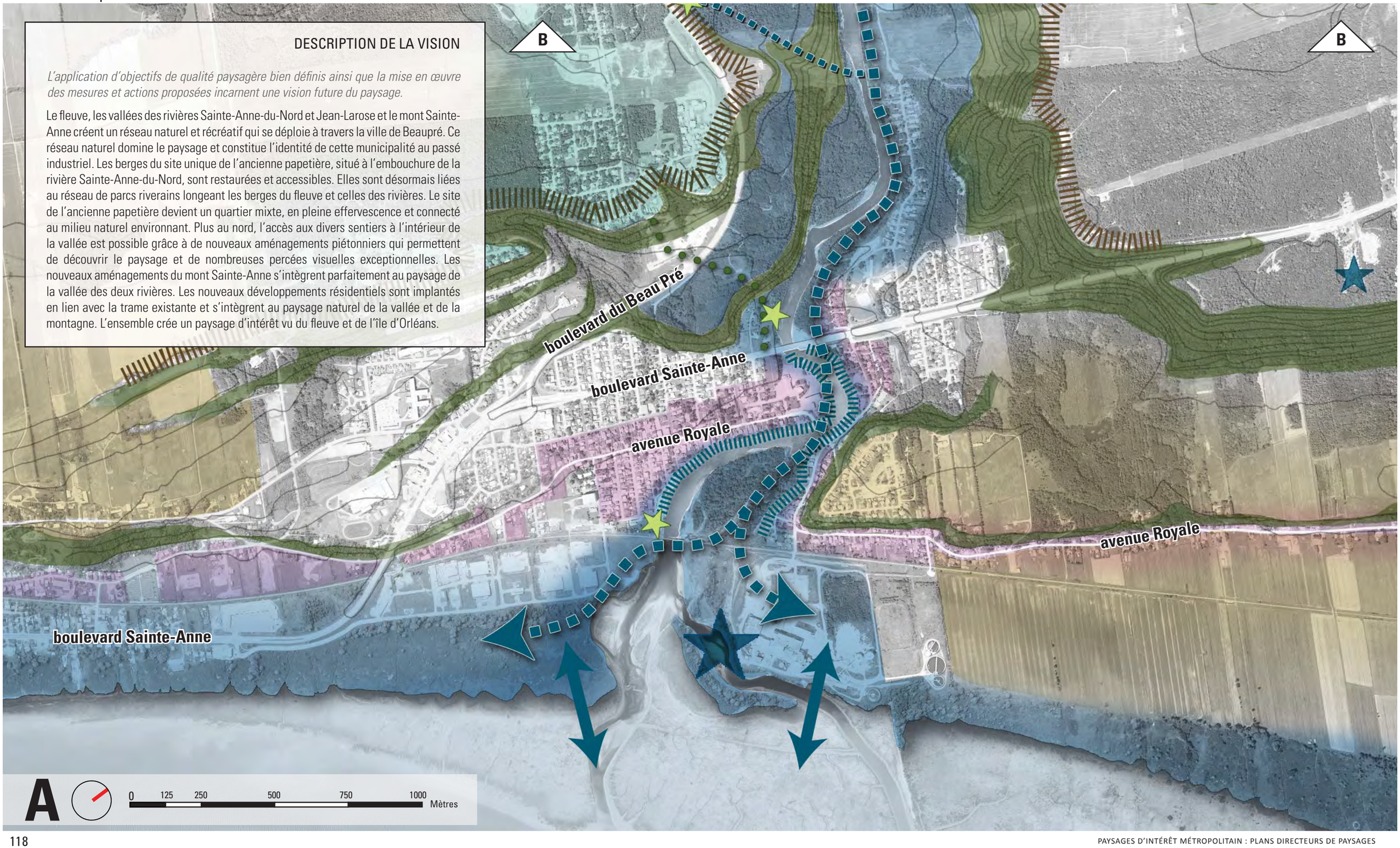


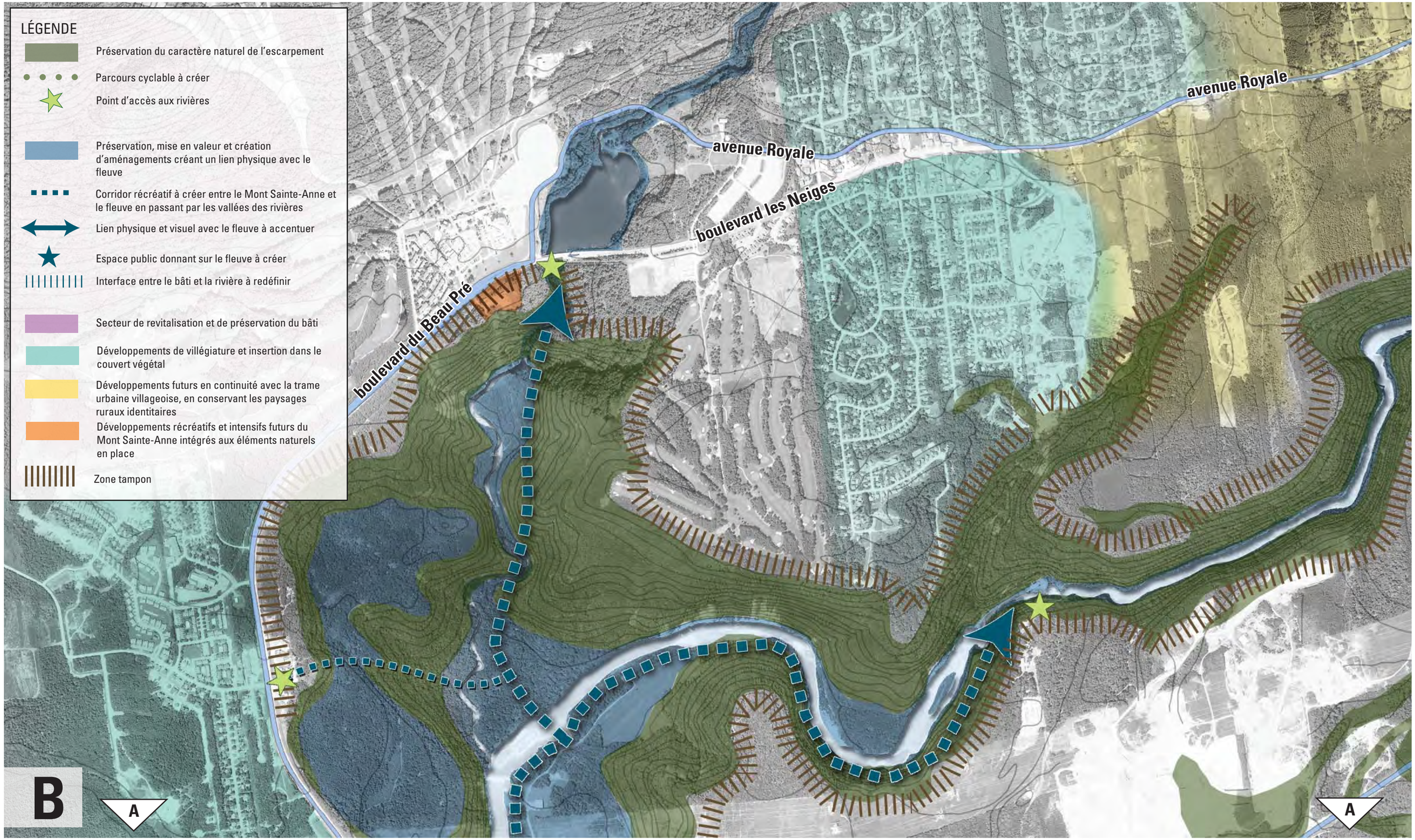


DESCRIPTION DE LA VISION

L'application d'objectifs de qualité paysagère bien définis ainsi que la mise en œuvre des mesures et actions proposées incarnent une vision future du paysage.

Le fleuve, les vallées des rivières Sainte-Anne-du-Nord et Jean-Larose et le mont Sainte-Anne créent un réseau naturel et récréatif qui se déploie à travers la ville de Beaupré. Ce réseau naturel domine le paysage et constitue l'identité de cette municipalité au passé industriel. Les berges du site unique de l'ancienne papetière, situé à l'embouchure de la rivière Sainte-Anne-du-Nord, sont restaurées et accessibles. Elles sont désormais liées au réseau de parcs riverains longeant les berges du fleuve et celles des rivières. Le site de l'ancienne papetière devient un quartier mixte, en pleine effervescence et connecté au milieu naturel environnant. Plus au nord, l'accès aux divers sentiers à l'intérieur de la vallée est possible grâce à de nouveaux aménagements piétonniers qui permettent de découvrir le paysage et de nombreuses percées visuelles exceptionnelles. Les nouveaux aménagements du mont Sainte-Anne s'intègrent parfaitement au paysage de la vallée des deux rivières. Les nouveaux développements résidentiels sont implantés en lien avec la trame existante et s'intègrent au paysage naturel de la vallée et de la montagne. L'ensemble crée un paysage d'intérêt vu du fleuve et de l'île d'Orléans.




LÉGENDE
Préservation du caractère naturel de l'escarpement
Parcours cyclable à créer
Point d'accès aux rivières
Préservation, mise en valeur et création d'aménagements créant un lien physique avec le fleuve
Corridor récréatif à créer entre le Mont Sainte-Anne et le fleuve en passant par les vallées des rivières
Lien physique et visuel avec le fleuve à accentuer
Espace public donnant sur le fleuve à créer
Interface entre le bâti et la rivière à redéfinir
Secteur de revitalisation et de préservation du bâti
Développements de villégiature et insertion dans le couvert végétal
Développements futurs en continuité avec la trame urbaine villageoise, en conservant les paysages ruraux identitaires
Développements récréatifs et intensifs futurs du Mont Sainte-Anne intégrés aux éléments naturels en place
Zone tampon
avenue Royale
avenue Royale
boulevard les Neiges
boulevard du Beau Pré
B
A
A