

CHAPITRE 2

LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Les grandes orientations d'aménagement constituent les lignes directrices de l'aménagement du territoire de la MRC et préconisent une vue d'ensemble de son développement. Celles-ci sont issues de l'analyse des grands enjeux traités dans le schéma d'aménagement révisé. Elles tentent également de répondre aux préoccupations exprimées par les nombreux intervenants consultés au cours du processus de révision du schéma d'aménagement, et particulièrement celles des conseils de chacune des municipalités.

C'est ainsi que la MRC de La Jacques-Cartier a retenu 6 grandes orientations pour l'aménagement de son territoire. Celles-ci expriment des choix politiques et traduisent le consensus que le *Conseil des maires* a pu établir autour des préoccupations d'aménagement régional. Elles énoncent de ce fait les intentions qui guideront dorénavant la MRC pour l'utilisation du sol qui sera faite à l'intérieur des limites de sa juridiction.

Ces grandes orientations, qui doivent être considérées comme des principes directeurs, chapeautent l'ensemble du schéma d'aménagement et peuvent être également vues comme des défis à relever. Ils sont une base de référence sur laquelle s'appuient les objectifs et intentions d'aménagement.

Pour chacun des thèmes subséquents traités au schéma d'aménagement révisé, une série d'objectifs à atteindre précisent la portée de nos grandes orientations. Ces objectifs sont précisés à leur tour par des intentions d'aménagement. Ceci se traduit en bout de ligne par différents moyens nécessaires à leur réalisation (ex : affectations du territoire, cadre normatif au document complémentaire, études particulières, etc.).

Par ailleurs, bien que le *Schéma d'aménagement révisé* puisse représenter une plate-forme solide de gestion du territoire, il n'est toutefois pas une panacée à l'ensemble des problèmes reliés à l'aménagement du territoire, l'urbanisme et l'environnement. Étant donné que le schéma d'aménagement s'inscrit parmi d'autres outils, lois et règlements, tant municipaux que provinciaux, l'objectif visé par la MRC est que celui-ci contribue à sa façon et dans les limites de ses capacités à l'amélioration générale de la qualité de vie des personnes qui y vivent ou qui y séjournent.

Ainsi, le *Schéma d'aménagement révisé* se veut un outil qui établit les règles générales et régionales de l'aménagement du territoire auxquelles les municipalités devront donner suite dans la mesure de leur compétence. La réglementation d'urbanisme, en tant qu'extension du schéma d'aménagement, verra à concrétiser les intentions qui y sont inscrites.

De façon à permettre une vue d'ensemble des orientations, objectifs et moyens de mise en œuvre préconisés par la MRC, ceux-ci ont été regroupés et présentés au **tableau synthèse** en annexe du *Schéma d'aménagement révisé*.

GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

1) Rechercher une qualité de vie élevée pour la population de la MRC

Un des objectifs concrets de l'aménagement du territoire vise à assurer un milieu de vie de qualité pour les résidents. Le milieu de vie physique des individus est composé du sol, de l'eau et de l'air. Par conséquent, les actions visant la préservation et l'amélioration de ces ressources seront le gage d'une meilleure qualité de vie. Le schéma d'aménagement préconise ainsi les actions visant un environnement de qualité. Cette orientation se traduira par des interventions en regard des ressources suivantes : l'eau, l'air, le sol et le paysage.

Une autre façon d'assurer un environnement de vie de qualité est de limiter l'impact négatif des contraintes causées par certaines activités humaines. Par l'encadrement de ces activités, telles l'exploitation du sable, du gravier et de la pierre et les activités industrielles lourdes, il est possible de limiter leurs impacts sur la santé et le bien-être de la population.

Enfin, les actions visant à assurer la sécurité des personnes et des propriétés permettent d'améliorer la qualité de vie des citoyens. En limitant la construction dans les lieux à risques comme les zones inondables, à pentes fortes (sols potentiellement instables) il est également possible de contribuer à cet objectif.

2) Assurer les conditions favorables à la poursuite du développement touristique tout en permettant la diversification de l'économie régionale

L'objectif visé par cette grande orientation est de soutenir et stimuler notre développement économique. Étant donné que l'industrie touristique est un des moteurs importants de l'économie de la MRC, les interventions ayant pour but de soutenir cette industrie seront préconisées. Par exemple, la protection des paysages sera une préoccupation traitée au schéma d'aménagement. La protection de la ressource eau se retrouve également parmi les priorités associées à l'industrie touristique. Par ailleurs, le schéma d'aménagement verra à prévoir des lieux d'accueil adéquats pour certains usages générateurs d'emplois comme l'industrie lourde. Pour leur part, les municipalités possèdent une grande marge de manœuvre en regard de la localisation des usages industriels à faible et moyenne incidence, notamment à l'intérieur de leur périmètre d'urbanisation. Les espaces nécessaires au développement urbain seront également prévus de façon à permettre la croissance de l'assiette fiscale de chacune des municipalités.

3) L'utilisation des ressources du territoire dans une perspective de développement durable

Cette orientation vise à assurer une mise en valeur des ressources qui satisfasse à des impératifs économiques tout en respectant les capacités naturelles de l'environnement dans lequel ces ressources reposent. Le schéma d'aménagement verra donc à assurer la préservation des milieux naturels significatifs (milieux humides, habitats fauniques, paysages). Les actions visant à protéger adéquatement les milieux qui lui apparaissent sensibles d'un point de vue environnemental ou qui sont représentatifs du patrimoine naturel et bâti du territoire seront préconisées.

Pour sa part, l'exploitation de la ressource forestière, qui couvre la majorité de notre territoire, fera l'objet de balises réglementaires. La MRC s'assurera notamment que les interventions forestières à grande échelle soient certifiées par des spécialistes de la foresterie.

4) Assurer une protection élevée de l'environnement et mettre en valeur les ressources du milieu

Les caractéristiques physiques (territoire de lacs, de rivières, de vallées) et historiques (occupation de villégiature et résidentielle principalement) de notre territoire jumelées à notre vocation récréo-touristique conduisent la MRC à préconiser les actions visant la préservation des constituantes naturelles ainsi que des territoires et bâtiments d'intérêt. De plus, la MRC est située en amont des bassins versants de cours d'eau majeurs comme la rivière Jacques-Cartier, la rivière Montmorency et la rivière St-Charles. Elle désire donc contribuer à la préservation ou l'amélioration la qualité de ces cours d'eau. En ce sens, la MRC appuie la mise en place de conseils de bassin pour les cours d'eau majeurs ci-haut mentionnés.

Ainsi, la conservation des milieux naturels, la mise à niveau et la vidange périodique des installations septiques, l'entretien des équipements d'assainissement des eaux, la récupération, le recyclage et le réemploi des matières résiduelles ainsi que la protection des rives et du littoral sont toutes des actions susceptibles de contribuer à préserver et améliorer la qualité de l'environnement et le milieu de vie des citoyens. Dans ce contexte, l'installation des infrastructures d'aqueduc et d'égout sera permise à l'extérieur des périmètres urbains lorsqu'il y aura présence d'un problème environnemental majeur relié à l'alimentation en eau potable ou au traitement des eaux usées.

De plus, les nouvelles entreprises, activités ou industries devraient démontrer un souci élevé pour protéger l'environnement ainsi que la qualité de vie des milieux humains.

5) Favoriser un mode d'occupation du territoire à la fois complémentaire, non concurrentiel et compatible avec celui de la Ville de Québec

Étant donné que la MRC de La Jacques-Cartier ne désire pas entrer en compétition avec la Ville de Québec, elle mettra en place les outils et les mécanismes permettant de démarquer son développement de celui de la Ville. En conséquence les notions de couronne verte et de milieu de vie distinctif (villégiature et nature) seront privilégiées dans les objectifs et intentions d'aménagement. À l'extérieur des périmètres d'urbanisation, les superficies des terrains refléteront donc cette orientation. Ils seront plus grands et leur frontage sera adapté au type de voie de circulation. L'objectif est de maintenir une faible densité dans les milieux ruraux. De plus, l'ouverture de nouvelles rues sera interdite à l'extérieur des périmètres urbains sauf dans certaines affectations spécifiques et à certaines conditions, permettant ainsi de concrétiser la présente orientation. Par ailleurs, étant donné que certains coûts pourraient être attribuables à cette volonté de préservation du caractère de couronne verte et de gestion rigoureuse de l'urbanisation, la MRC souhaite que cette volonté s'inscrive dans un contexte de négociation d'une entente de développement régional qui tiendrait compte des coûts associés au maintien d'un développement complémentaire dans la couronne verte de l'agglomération urbaine.

6) La reconnaissance et le respect de l'autonomie des municipalités dans un contexte de partage des responsabilités en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme

Par cette grande orientation d'aménagement, le conseil de la MRC désire accorder une marge de manœuvre suffisante aux municipalités à l'égard de certains choix d'aménagement. Par exemple, la gestion du développement dans chacun des périmètres urbains pourra faire l'objet d'ajustements par les municipalités en fonction de la dynamique de ce dernier. Ainsi, une permutation des territoires à développer prioritairement vers des territoires de «réserve» pourra être exercée en respectant certains critères inscrits au schéma d'aménagement révisé. Rappelons que la mécanique de priorisation du développement urbain, demandée par le Ministère des Affaires municipales, n'a pu être mise de l'avant par la MRC et accueillie au sein des municipalités que dans la mesure où elle était accompagnée d'une mécanique de «permutation». Cette mécanique, qui est jugée indispensable pour les municipalités, a fait l'objet d'une politique d'aménagement régionale précisant clairement les conditions de son utilisation.

Également, la gestion des usages dans chacune des aires d'affectation pourra faire l'objet d'ajustements et de précisions par les municipalités, notamment par une limitation plus grande des usages permis au schéma d'aménagement. Par cette approche, la MRC souhaite offrir aux municipalités toute la marge de manœuvre nécessaire à une gestion pointue des activités dans leurs territoires respectifs.

CHAPITRE 3

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Par ce chapitre, la MRC détermine les différentes vocations qu'elle attribue à chacune des parties de son territoire. Il s'agit de choix que le *Conseil des maires* a effectués afin d'affecter l'espace de façon à ce qu'il apporte les meilleurs avantages possibles à la collectivité. Les choix effectués peuvent refléter leur vocation actuelle ou encore celle vers laquelle il faut tendre pour le futur. Les affectations ont été établies à partir des potentiels et des contraintes du milieu et sont la traduction spatiale des orientations que nous avons retenues.

Onze dominantes d'occupation ou d'utilisation ont été réparties dans (121) aires d'affectation différentes. L'importance de chacune de ces affectations est illustrée au **tableau 5**. Celui-ci permet de constater et confirmer la vocation de couronne verte de la MRC dans la mesure où plus de 85% du territoire est affecté à des fins forestières, récréo-forestières et de conservation.

Tableau 5 - Superficie des affectations du territoire de la MRC

Aires d'affectation	Nombre d'aires	Superficie en ha	Importance en %
Récréo-forestière	31	225 712	67,93
Forestière	8	37 896	11,41
Conservation	6	21 916	6,60
Militaire	3	19 879	5,98
Rurale	13	11 511	3,5
Urbaine	15	6 400	1,94
Agricole	14	6 370	1,91
Récréative	14	1 659	0,5
Industrielle	10	680	0,20
Résidentielle-rurale	4	119	,04
Villégiature	1	58	,0002
TOTAL	121	332 200	100,00

Source : Planimétrie réalisée par la MRC de La Jacques-Cartier sur la base cartographique au 1 : 20 000; c'est pourquoi les superficies inscrites au présent tableau peuvent différer de celles inscrites ailleurs au document.

Les plans d'affectation font partie intégrante du *Schéma d'aménagement révisé*. La version papier figure à **l'annexe cartographique** tandis que la version numérique est produite sur le CD. Dans ce dernier cas, les fichiers ont été enregistrés dans le répertoire "AFFECTAT" et peuvent être lus en format DGN ou DXF. Les fichiers qui couvrent la partie sud du territoire s'intitulent "MRCSUD" et ceux qui couvrent la partie nord s'intitulent "MRCNORD". L'échelle de réalisation du plan de la partie sud est au 1 : 35 000 tandis que celle de la partie nord est au 1 : 70 000.

Lorsqu'il existera une quelconque incertitude quant aux limites d'une aire d'affectation apparaissant sur les plans, les dispositions suivantes devront s'appliquer :

- si la limite d'une aire est indiquée comme suivant un chemin, une route, une rue, une ruelle ou un cours d'eau, la limite de ladite aire suit la ligne centrale de tel chemin, route, rue, ruelle ou cours d'eau;
- si la limite d'une aire est indiquée comme suivant approximativement les lignes séparatrices de lots ou d'emplacements, la limite de ladite aire suit lesdites lignes;
- si la limite d'une aire est indiquée comme intersectant un coin de lot ou d'emplacement ou un plan d'eau, la limite de ladite aire vient joindre un tel coin ou un tel plan d'eau;
- si la limite d'une aire est indiquée comme étant approximativement parallèle à la ligne d'une voie de communication (centre ou assiette de la voie tout dépendant de la représentation graphique), d'un réseau d'utilité publique (centre), d'un lot originaire, d'un emplacement ou d'un cours d'eau ou plan d'eau (ligne des hautes eaux ou ligne médiane, tout dépendant de la représentation graphique), et ce avec indication de la mesure, la limite est parallèle à ladite ligne à la distance indiquée directement sur les plans, cette distance pouvant varier de 20 mètres;
- si la limite d'une aire est indiquée comme étant approximativement parallèle à la ligne d'une voie de communication (centre ou assiette de la voie tout dépendant de la représentation graphique), d'un réseau d'utilité publique (centre), d'un lot originaire, d'un emplacement ou d'un cours d'eau ou plan d'eau (ligne des hautes eaux ou ligne médiane, tout dépendant de la représentation graphique), et ce sans indication de la mesure, la limite est parallèle à ladite ligne à la distance indiquée par l'échelle des plans, cette distance pouvant varier de 40 mètres;
- si la limite d'une aire est indiquée comme faisant approximativement un angle droit avec la ligne d'une voie de communication (centre ou assiette de la voie tout dépendant de la représentation graphique), d'un réseau d'utilité publique (centre), d'un lot originaire ou d'un emplacement, la limite est perpendiculaire à ladite ligne et est établie à une distance indiquée par l'échelle des plans en rapport à des repères physiques, cette distance pouvant varier de 40 mètres;

- les chemins, routes, rues, ruelles, lignes de transport d'énergie, cours d'eau ou plan d'eau apparaissant aux plans d'affectation, à moins d'indications contraires, sont compris dans l'aire d'affectation à laquelle appartiennent les terrains dont ils sont riverains.

3.1 AFFECTATION URBAINE

Les aires associées à cette affectation correspondent à la **détermination de nos périmètres d'urbanisation**, tel que la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* le prescrit. L'expression "**périmètre d'urbanisation**" recoupe les notions de concentration et de croissance. Les périmètres d'urbanisation représentent d'une part, les concentrations urbaines actuelles et d'autre part, les espaces que les municipalités désirent réserver à l'expansion future. Ces espaces ont été délimités pour plusieurs années à venir et correspondent à peu de choses près aux choix qui avaient été effectués lors de l'adoption du premier *Schéma d'aménagement* en 1987. Par contre, certains réajustements ont pu être apportés, notamment en fonction de besoins et de demandes exprimés par les municipalités locales. En outre, un périmètre d'urbanisation a été déterminé pour la municipalité de Shannon. De cette manière, chacune de nos municipalités dispose dorénavant d'espaces pouvant accueillir le développement urbain. Ces aires sont cartographiées sur les plans apparaissant à l'annexe cartographique accompagnant le *Schéma d'aménagement révisé*.

Les périmètres d'urbanisation de la MRC de La Jacques-Cartier identifient les endroits où **l'intensité des activités humaines est et sera susceptible d'être la plus grande**. C'est en effet à l'intérieur de ces aires que **l'essentiel** du développement résidentiel, commercial, institutionnel et, dans une moindre mesure, industriel, s'effectuera et que la **grande majorité** des réseaux de rues, d'aqueduc et d'égout s'implanteront. L'implantation d'infrastructures de traitement ainsi que les réseaux hors périmètres urbains ne sera autorisée qu'exceptionnellement dans le cadre de projets touristiques majeurs et résidentiels complémentaires à ces projets ou en raison de problèmes environnementaux reliés à l'approvisionnement en eaux potables ou d'opération des eaux usées.

De façon exceptionnelle, cette affectation englobe certains équipements récréatifs intensifs comme la **Plage Lac-Saint-Joseph** à Fossambault-sur-le-Lac ainsi que le secteur du campus de la **Station écotouristique Duchesnay** à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Ces territoires sont englobés dans les périmètres urbains de leur municipalité respective en raison notamment de l'intensité des activités, de l'occupation du territoire et de la présence des infrastructures d'aqueduc et d'égout.

En ce qui a trait à Plage Lac-St-Joseph, il s'agit d'un secteur desservi par un réseau d'aqueduc et d'égout privé. De plus, les eaux usées sont acheminées dans le réseau de traitement municipal. L'inclusion dans le périmètre urbain vise notamment à faire reconnaître ce territoire et ses résidents, tant permanents que saisonniers, dans le projet de modernisation de l'usine de traitement de l'eau potable de Fossambault-sur-le-Lac. À Duchesnay, un projet d'usine de

traitement de l'eau s'approvisionnant à même le Lac St-Joseph est prévu pour 2003 (voir section 10.5.1).

Par ailleurs, les activités extractives et les activités industrielles très contraignantes seront désormais interdites dans les aires urbaines, de même que les activités liées à de l'agriculture avec élevage intensif. Les activités forestières seront permises dans les secteurs encore boisés, mais devront respecter certains critères fixés au *Document complémentaire*.

3.2 AFFECTATION RURALE

Les aires d'affectation rurale sont des secteurs où la MRC préconise une vocation mixte. Celles-ci s'étirent le long de nos principales voies de communication et correspondent à des milieux qui se sont développés depuis fort longtemps. De façon générale, ces aires sont composées de **terres privées** et sont situées le plus souvent **en marge du milieu urbain et des grandes affectations à caractère forestier ou récréatif**. Néanmoins, plusieurs de nos équipements récréatifs sont localisés directement à l'intérieur de ces aires étant donné l'accessibilité qui y est facilitée (ex: campings, *Le Refuge* à Stoneham, les *Sentiers du Moulin* à Lac-Beauport). De plus, on y dénombre des fermes et terres agro-forestières isolées et on y constate parfois une certaine concentration dans l'habitat. Tout dépendant des endroits, cet habitat peut être caractérisé par des proportions assez équivalentes de résidences permanentes et de résidences secondaires. Aussi, des projets de lotissement assez récents peuvent avoir été acceptés pour ces secteurs. Il demeure cependant que l'intensité du développement y est **beaucoup moins soutenue** que dans les périmètres d'urbanisation.

Par voie de conséquence, la mise en place de nouvelles rues à caractère résidentiel ne sera pas autorisée à l'intérieur de ces aires. Ceci permettra à la MRC de donner suite aux orientations gouvernementales concernant la gestion de l'étalement urbain. De plus, la mise en place de nouveaux réseaux de services (aqueduc et égout) **sera interdite** à l'intérieur des aires rurales sauf en raison de problèmes environnementaux majeurs reliés à l'approvisionnement en eau potable ou à l'épuration des eaux usées.

3.3 AFFECTATION RÉCRÉATIVE

Les aires récréatives sont destinées **au loisir, au plein air, aux activités sportives, à la détente ou à la villégiature**. Bien que des activités de **récréation extensive** puissent se dérouler sur ces espaces, il n'en demeure pas moins que ceux-ci ont été délimités avant tout en vue d'accueillir les activités qui nécessitent la mise en place d'équipements assez élaborés et qui ont un niveau de contraintes plus élevé, à savoir celles qui sont habituellement liées à la **récréation intensive**. Étant donné la nature de ces équipements, la mise en place et l'extension des réseaux de services sont autorisées dans cette affectation, et ce aux fins spécifiques de desserte des

usages récréatifs qui y sont prévus et autres usages connexes. Certaines autres fonctions compatibles comme l'habitation, les commerces et les services seront permises à titre de compléments à ces usages.

On peut identifier plusieurs sites pouvant accueillir ou consolider des aménagements récréo-touristiques à caractère plutôt intensif. Parmi les principaux lieux qui ont été reconnus sur les plans d'affectation, on retrouve entre autres¹ :

- le *Golf Lac-Saint-Joseph* et le *Domaine Notre-Dame* à Sainte-Catherine;
- le *Parc régional linéaire Jacques-Cartier /Portneuf* (Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier/Shannon/Saint-Gabriel-de-Valcartier);
- le *Village Vacances Valcartier* à Saint-Gabriel-de-Valcartier;
- la *Station touristique Stoneham*, le *Golf Stoneham* et le site des *Excursions Jacques-Cartier* à Stoneham-et-Tewkesbury;
- le *Centre de ski Le Relais*, le *Golf Mont-Tourbillon*, le centre de plein-air *Le Saisonnier*, le centre de vacances *Cité-Joie* et certaines propriétés dans les environs du lac Neigette à Lac-Beauport;
- l'ancien centre de ski de Lac-Delage;
- le *Golf Alpin* à Sainte-Brigitte-de-Laval.

3.4 AFFECTATION RÉCRÉO-FORESTIÈRE

Comme l'indique le **tableau 5**, cette affectation est très importante et couvre la plus grande partie de notre territoire. Il faut toutefois préciser que sur les 2 257 km² consacrés à cette affectation, il y en a 1 738 km² qui se situent dans le territoire non organisé (TNO), soit plus de 75%. En fait, **la presque totalité du TNO** et de **l'ensemble des terres publiques** du nord de Stoneham-et-Tewkesbury et Saint-Gabriel-de-Valcartier sont affectés à une fin récréo-forestière. Au sujet de ce vaste secteur, nous avons déterminé des aires spécifiques pour chacun des territoires qui ont été structurés à des fins fauniques et récréatives, à savoir la *Réserve faunique des Laurentides*, la *ZEC de la Rivière-Blanche* et la *ZEC Batiscan-Neilson*.

¹ Bien qu'il ne soit pas identifié dans la présente affectation en raison de son inclusion dans le périmètre urbain de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, le secteur du Campus de la Station écotouristique Duchesnay représente néanmoins un équipement de récréation intensive reconnu au schéma d'aménagement révisé.

L'affectation récréo-forestière dans cette partie de la MRC correspond à des territoires **où la polyvalence des utilisations sera prônée**. Ils sont riches sur le plan faunique et sont essentiels à notre développement touristique, car ce sont des lieux privilégiés depuis fort longtemps pour la chasse, la pêche, le canot-camping et la villégiature. Ces activités récréatives sont surtout à caractère extensif et elles misent sur **la vie en milieu naturel**, quoique certaines activités avec un peu plus d'impact puissent tout de même s'y dérouler (ex: motoneige). Le caractère polyvalent de leur utilisation réside également dans le fait que ces territoires publics **sont exploités assez intensivement** pour le piégeage et le prélèvement de la matière ligneuse. La villégiature, les activités forestières et les activités récréatives seront priorisées dans les aires récréo-forestières du sud de la MRC. Au chapitre de la récréation s'exerçant dans la partie sud du territoire, ce sont principalement les activités à caractère extensif qui seront privilégiés.

L'affectation récréo-forestière délimite également, de façon exceptionnelle, les terrains occupés par l'école du Mont Saint-Sacrement. En plus des activités éducatives de niveau secondaire, l'école du Mont Saint-Sacrement offre des services de réception et d'hébergement ainsi que des sentiers de randonnée pédestre et de ski de fond. Ces activités seront donc reconnues dans une aire d'affectation spécifique.

Étant donné la **fragilité du milieu** dans certaines aires spécifiques ou encore de leur intérêt d'un point de vue écologique, il est possible que certaines activités de **récréation intensive** ne soient pas priorisées, voir interdites à l'intérieur d'une affectation récréo-forestière (ex: *Tourbière du lac du Grand Héron* dans la municipalité de Fossambault-sur-le-Lac). Cette fragilité ou cet intérêt environnemental, ou encore **l'éloignement des axes de communication**, pourront justifier l'interdiction des usages résidentiels, commercial ou industriel.

3.5 AFFECTATION CONSERVATION

Les espaces destinés à cette affectation sont des **propriétés publiques** où le milieu naturel **est particulièrement vulnérable** aux activités humaines et où aucune intervention majeure visant à modifier leurs caractéristiques intrinsèques **n'est envisageable**. De fait, ces espaces possèdent un fort potentiel pour l'éducation, l'interprétation et la recherche scientifique en milieu naturel. À ce titre, ils devront donc jouir d'une **protection spéciale**. Néanmoins, lorsque l'accessibilité des lieux sera souhaitable, ils pourront accepter l'existence d'autres fonctions d'appoint ou d'activités connexes avec des équipements **à très faible impact**. Le territoire du *Parc de la Jacques-Cartier* est à ce titre un endroit destiné à la conservation, mais qui offre tout de même de grandes possibilités pour la **récréation extensive** (ex : observation de la nature, ski de fond, raquette, randonnées pédestres, vélo de montagne, pêche, canot, kayak, etc.).

En fonction du patrimoine naturel en présence et de sa fragilité, d'autres territoires ont aussi été désignés comme étant des aires de conservation, soit : la *Réserve écologique de Tantaré*; l'héronnière du Petit lac Jacques-Cartier; le *Marais du Nord*; les savanes de Shannon; certaines

berges du Lac Saint-Joseph; les berges de la rivière Jacques-Cartier à certains endroits dans les municipalités de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, Shannon; le *Parc du Mont-Wright*.

3.6 AFFECTATION FORESTIÈRE

Les aires d'affectation forestière correspondent à deux types de territoires : d'une part il s'agit des immeubles appartenant aux deux plus importants propriétaires fonciers de la MRC après les gouvernements provincial et fédéral, soit **la compagnie Domtar** et le **Séminaire de Québec** ; D'autre part s'agit de la majeure partie du territoire de la **Station écotouristique Duchesnay**. La papetière *Domtar* utilise le bois de ses terres pour approvisionner ses propres usines, tandis que la ressource forestière des terres du Séminaire est plutôt exploitée à partir de droits consentis à différents bénéficiaires. Ces espaces correspondent à des territoires dont la vocation principale s'articule autour de la ressource forestière et d'autres activités connexes reliées de près à cette ressource (villégiature, chasse et pêche). C'est pourquoi leur vocation principale sera le **prélèvement de la matière ligneuse**.

Pour sa part, la Station écotouristique Duchesnay se distingue par ses vocations de recherche, d'expérimentation, d'enseignement et d'éducation en matière forestière auxquelles s'est ajouté récemment, sous l'égide de la SÉPAQ, le développement du potentiel récréotouristique. Dans ce territoire, les vocations du territoire refléteront donc cette **mixité d'usages forestiers et récréatifs**.

Ainsi, de la même manière que les autres grandes affectations traitées jusqu'à maintenant, les aires d'affectation forestière pourront comprendre d'autres formes d'exploitation ou d'occupation du territoire de nature extensive dans la mesure où celles-ci seront compatibles comme les chalets de villégiature et les activités inhérentes à la récréation de plein air.

3.7 AFFECTATION AGRICOLE

Les espaces réservés à cette affectation correspondent à notre **zone agricole permanente** telle que définie en vertu de la **Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles**. À ce titre, ils ne peuvent vraiment donner lieu à d'autres affectations qu'à celles reliées à la pratique de l'agriculture. De plus, les secteurs ayant fait l'objet d'inclusions volontaires ont été intégrés dans les aires d'affectation agricole malgré qu'ils présentent un caractère ponctuel et qu'ils ne soient pas contigus à la zone agricole révisée de 1991 et ce, de façon à bien distinguer l'ensemble de la zone agricole permanente. Ces secteurs d'inclusion particuliers se retrouvent dans les municipalités de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, Shannon et Stoneham-et-Tewkesbury.

L'affectation agricole se localise principalement dans les municipalités de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de Saint-Gabriel-de-Valcartier. Dans la première de ces deux municipalités, elle couvre une superficie de 43 km² tandis que dans la seconde, elle occupe une superficie de 17 km². Cette affectation vise plus particulièrement à favoriser la protection des terres arables et des

activités rattachées à la pratique agricole telles que l'élevage, la grande culture, la culture maraîchère et l'acériculture. Au sujet de cette dernière activité, la MRC tient à souligner qu'elle appuie les demandes visant à ce que les érablières soient incluses en zone agricole.

Dans les aires agricoles, **une primauté très nette sera donnée à l'agriculture** sur la base des pratiques actuelles qui y sont dominantes. Les élevages intensifs seront reconnus et permis dans toutes les aires affectation agricole sauf ceux dont le coefficient d'odeur est équivalent ou supérieur à «1» conformément au **tableau 5** du **chapitre 7** du **document complémentaire** traitant des distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs en zone agricole. De plus, les activités non agricoles ne seront permises que dans la mesure où celles-ci seront jugées compatibles avec l'agriculture. Par exemple, nous considérons que les usages ayant un lien direct avec une exploitation comme la transformation et la vente de produits maraîchers de même que l'agrotourisme sont fortement compatibles avec l'affectation agricole.

Étant donné que certains secteurs riverains de propriété publique (anciens lots de la Domtar cédés ou échangés avec le Gouvernement) se trouvent en zone agricole permanente mais ne sont pas destinés à être utilisés de la sorte, les municipalités concernées pourront les identifier précisément dans leur réglementation d'urbanisme. Certains de ces territoires sont déjà affectés à la conservation dans la réglementation de zonage locale, comme le long de la rivière Jacques-Cartier à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Ceux-ci apparaissent sur la carte du territoire d'intérêt faunique (ZEC de la Jacques-Cartier) au chapitre 6 du *Schéma d'aménagement révisé*.

3.8 AFFECTATION INDUSTRIELLE

Les espaces consacrés à cette affectation possèdent des caractéristiques fort différentes. Tout d'abord, il peut s'agir de lieux qui ont été **spécialement conçus ou aménagés** pour devenir des **zones industrielles**; à ce chapitre, le *Schéma d'aménagement révisé* confirme notamment la vocation régionale du «*parc industriel*» de la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier ainsi que du site des *Industries Valcartier*. De façon à donner suite à notre créneau environnemental, la MRC préconise un type d'activité industriel et commercial lourd respectueux de l'environnement (non polluant) pour ces espaces. Ainsi, bien que ceux-ci puissent être destinés à accueillir certaines implantations industrielles ou commerciales avec **un assez haut niveau de contraintes** (ex: bruit, risque d'explosion, fumée, éclats de lumière, circulation), les nouvelles activités de cette nature devront malgré tout se distinguer dans le créneau environnemental et faire preuve d'une grande innocuité.

Finalement, il peut s'agir d'endroits qui ont été spécifiquement mis en place en vue de recevoir un ou plusieurs types d'activités **liées à l'exploitation des substances minérales**, tout dépendant des inconvénients qui sont associés à ces activités extractives. En certaines occasions, il peut arriver que les espaces industriels reconnus soient une combinaison des trois scénarios dont nous venons de faire état. La mise en place d'infrastructures de service est exceptionnellement permise dans

l'affectation industrielle dans la mesure où les zones concernées sont localisées à proximité d'un périmètre d'urbanisation et qu'il est possible de se raccorder à un réseau existant.

3.9 AFFECTATION MILITAIRE

Cette affectation couvre l'ensemble du territoire de la *Base militaire de Valcartier*. Ce territoire d'environ 200 km² amène des retombées économiques considérables pour la MRC. Comme il est sous juridiction fédérale, celle-ci n'a d'autre choix que de reconnaître son statut particulier et sa vocation principale. La *Base de Valcartier* est caractérisée par la présence de plusieurs activités connexes ou fonctions d'appoint comme les activités de nature industrielle et les activités de recherche scientifique qui ne sont pas à négliger. Soulignons également que certains secteurs font l'objet d'une exploitation forestière assez intensive. En outre, des commerces, services et logements se concentrent dans la partie sud de ce territoire. Puis, il ne faut pas oublier qu'une gamme variée d'activités récréatives est offerte sur le territoire de la *Base militaire*, notamment au *Centre de plein air Castor* qui est ouvert au grand public (ski de fond, golf, vélo de montagne).

3.10 AFFECTATION RÉSIDENIELLE-RURALE

L'affectation résidentielle-rurale identifie des territoires dans lesquelles la MRC désire permettre, exceptionnellement et à certaines conditions, l'ouverture de nouvelles rues à caractère résidentiel à l'extérieur des périmètres urbains. Cette affectation se localise à Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier en raison du contexte particulier de cette municipalité puisqu'on y retrouve de vastes espaces hors périmètre urbain, situés près du réseau routier supérieur et propices à être développés (peu de contraintes physiques). Le périmètre urbain se démarque également des autres périmètres dans la mesure où sa superficie est la plus petite (417 ha) hormis Lac St-Joseph et Lac-Delage. Le développement y est typiquement urbain avec la présence des deux services (aqueduc et égout) et de petits terrains. L'analyse des mises en chantier démontre qu'il s'agit d'une municipalité dans laquelle près de la moitié des nouvelles constructions a été érigée à l'extérieur du périmètre urbain (données de 2000-2001). Or, les constructions en milieu rural présentent des valeurs plus grandes que celles construites dans le périmètre urbain. Par cette affectation, la MRC désire donc reconnaître l'importance de ce segment de marché immobilier dans cette municipalité tout en encadrant adéquatement les modalités de son développement, notamment en limitant les nouveaux développements dans des aires d'affectation spécifiques et en y interdisant la mise en place des services d'aqueduc et d'égout, sauf pour des problèmes environnementaux reliés à l'approvisionnement en eau ou à l'épuration des eaux usées. Ceci permettra de combler un important segment de clientèle dans cette municipalité. Cinq secteurs sont identifiés dans l'affectation résidentielle-rurale, ceux-ci totalisant 120 logements.

Les critères de détermination d'une aire d'affectation résidentielle-rurale sont les suivants :

- Le secteur doit être propice à la construction résidentielle selon les critères du schéma d'aménagement révisé (hors des zones non propices à la construction tel que spécifié aux chapitres 5 et 6) ;
- Le secteur ne doit pas être situé en zone agricole permanente ;
- Le secteur à développer ne permet pas le lotissement riverain contigu aux routes du réseau supérieur mais y donne accès par une ou des voies de services, assurant ainsi la préservation de la fonctionnalité du réseau supérieur ;
- le nombre de logements prévus dans les aires d'affectation résidentielle-rurale devra être soustrait du nombre total de nouveaux logements prévus conformément à l'évaluation des besoins en logements de la municipalité ;
- les nouvelles rues devront être publiques ;

3.11 AFFECTATION VILLÉGIATURE

De façon à préciser les modalités de développement d'une partie du territoire de la Ville de Fossambault-sur-le-Lac, la MRC confère une affectation «Villégiature» au territoire situé à l'est et au sud de la rue Boilard, soit au massif communément appelé «Montagne Boilard». Cette affectation du territoire vise à traduire une volonté de développer un nouveau type de villégiature haut de gamme sur de vastes domaines forestiers dont la superficie pourra varier entre 1 et 5 hectares. Elle permet également de confirmer l'énorme potentiel de villégiature du lac St-Joseph, celui-ci faisant de Fossambault-sur-le-Lac un lieu de villégiature par excellence à l'échelle régionale, métropolitaine et provinciale. La phase I du développement, correspondant à l'affectation du sol «Villégiature», vise à proposer à la clientèle les emplacements offrant les points de vue les plus intéressants sur le lac St-Joseph.

De manière générale, l'affectation villégiature se traduira prioritairement par une occupation résidentielle de faible densité, sans toutefois porter atteinte aux usages relatifs à l'hébergement et à la récréation tel que prévus à la grille des spécifications pour cette affectation. De plus, les condominiums touristiques pourront s'implanter dans une partie de cette affectation.

La superficie de l'affectation villégiature est de 58 hectares. Ceci représente 46 emplacements de villégiature potentiels. La phase II, quand à elle, représente quelque 97 hectares et 78 emplacements de villégiature additionnels. La localisation précise de l'affectation villégiature et de sa phase II apparaît sur la carte des grandes affectations du territoire ainsi que sur celle du périmètre d'urbanisation de la Ville de Fossambault-sur-le-Lac à l'annexe cartographique du schéma d'aménagement révisé.

La phase II du développement pourra faire l'objet d'une inclusion à l'affectation villégiature lorsque que 50 % des emplacements du territoire affecté villégiature auront été construits ou cadastrés et

vendus. Cette inclusion se fera par modification du schéma d'aménagement révisé.

De façon à permettre un accès routier adéquat aux phases I et II du projet du Sommet le prolongement de la rue de la Grande Plaine est autorisé jusqu'au chemin du Sommet.

Les critères de développement suivants, applicables à l'affectation «Villégiature», devront être pris en compte dans la réglementation d'urbanisme locale :

- la superficie minimale d'un terrain pour la construction d'une résidence de villégiature devra être de 9290 m² (100 000 pi²) ;
- la largeur minimale du terrain devra être de 60 mètres ;
- l'architecture d'une résidence de villégiature doit s'harmoniser, quant à son style, ses matériaux et ses couleurs, au paysage naturel (intégration à la forêt) ;
- Les travaux de déblai ou de remblai et de déboisement devront se limiter à ceux requis pour réaliser la construction principale ainsi que les constructions et aménagements secondaires (garage, remise, installation septique, allée d'accès automobile, et autres de même nature) ;
- L'implantation des bâtiments devra viser à conserver au maximum les percées visuelles sur le lac et les lignes de paysage à l'arrière-plan ;
- Seules les coupes d'arbres sélectives devront être autorisées pour réaliser des percées visuelles spécifiques par rapport à la construction d'un nouveau bâtiment.

3.12 GRILLE DE COMPATIBILITÉ

Pour terminer ce chapitre, le schéma d'aménagement révisé présente un instrument visant à aider les municipalités, de même que les autres intervenants du milieu, dans l'identification des usages qui pourront être autorisés ou non à l'intérieur des différentes aires d'affectation. Il s'agit des grilles de compatibilité qui sont présentées aux **pages III-18 à III-26**. Ces grilles visent à illustrer de façon graphique les intentions de la MRC et à faciliter l'interprétation de la conformité d'une intervention ou d'une réglementation proposée.

Toutefois, l'emploi unique de la grille n'est pas suffisant en soi pour établir la conformité. Celle-ci doit donc être évaluée non seulement en fonction de la grille, mais aussi en fonction des objectifs poursuivis par le schéma d'aménagement, c'est à dire en fonction de ses intentions explicites ainsi que des principes découlant de l'ensemble de ses éléments.

Pour chacun des usages, un degré particulier de compatibilité est établi avec les différentes aires d'affectation du schéma d'aménagement. Trois degrés de compatibilité ont été retenus, soit :

- **un niveau de compatibilité élevé** entre un usage et une aire d'affectation signifie que cet usage est considéré comme prédominant et peut, par conséquent, être autorisé sur l'ensemble de la superficie couverte par cette aire d'affectation;
- **un niveau de compatibilité conditionnelle** entre un usage et une aire d'affectation signifie que cet usage n'est pas prédominant à l'intérieur d'une aire qu'il ne peut être autorisé dans l'aire d'affectation ou dans certaines parties spécifiques d'une aire d'affectation qu'en conformité avec les conditions prescrites dans les notes applicables aux grilles, dans le *Schéma d'aménagement révisé* ou dans la réglementation municipale;
- **un niveau dit incompatible** entre un usage et une aire d'affectation signifie que cet usage n'est pas autorisé sur l'ensemble de la superficie couverte par cette aire d'affectation.

Les usages identifiés à la **grille de compatibilité** sont définis dans les lignes qui suivent. Compte tenu qu'un schéma d'aménagement n'a pas le même rôle à jouer qu'un règlement de zonage, il faut donc comprendre que les définitions ne sont pas exhaustives. Elles correspondent à des catégories ou groupes d'utilisation des biens fonds; catégories ou groupes qui, dans biens des cas, apparaissent à l'édition de 1992 du *Manuel d'évaluation foncière du Québec* (volume 3-A). C'est pourquoi lorsqu'il y aura une difficulté de savoir à quelle définition un usage particulier peut appartenir, il faudra toujours rechercher à l'assimiler au regroupement ou à la catégorie qui contient une activité principale similaire.

Les municipalités qui le désirent pourront, par le biais de leurs plans et règlements d'urbanisme, limiter le nombre des usages permis pour une aire d'affectation. Toutefois, les objectifs d'aménagement devront être respectés et le caractère prédominant d'une catégorie ou d'un groupe d'usages devra transparaître dans une telle aire d'affectation.

3.13 DÉFINITION DES USAGES POUR L'APPLICATION DU SCHEMA D'AMENAGEMENT REVISÉ

Alimentation en eau potable / évacuation des eaux usées

Équipements correspondant aux usines de traitement des eaux (filtration), aux usines de traitement des eaux usées et aux espaces pour le séchage des boues provenant des usines d'épuration. Exclut les conduites et les stations de contrôle de la pression.

Agriculture avec élevage

Activités ayant trait à l'élevage et la production animale ainsi que la confection, la construction ou l'utilisation de tout travaux, bâtiments ou ouvrages se rattachant à cette activité. Inclut l'apiculture, mais exclut cependant les écuries privées de moins de cinq (5) chevaux et moins, les chenils et les garderies pour petits animaux domestiques, sauf s'il en est décidé autrement dans la réglementation municipale. Inclut l'agrotourisme ainsi que les usages commerciaux et industriels artisanaux reliés à l'industrie agro-alimentaire s'ils sont effectués sur la ferme par le producteur à partir majoritairement de produits agricoles de son exploitation, et accessoirement, de ceux d'autres producteurs.

Agriculture sans élevage

Activités qui consistent à produire des fruits, des légumes, des graines de légumes, de céréales, et d'oléagineuses, du fourrage, des légumineuses, des plantes racines, des produits de grande culture comme le blé et le maïs, des champignons, des produits de serre, des plants de pépinière et autres spécialités horticoles. Inclut l'acériculture ainsi que la production de gazon. Inclut l'agrotourisme ainsi que les usages commerciaux et industriels artisanaux reliés à l'industrie agro-alimentaire s'ils sont effectués sur la ferme par le producteur à partir majoritairement de produits agricoles de son exploitation, et accessoirement, de ceux d'autres producteurs.

Agrotourisme

Activités touristiques directement reliées à une exploitation agricole, tel que l'hébergement à la ferme, les tables champêtres, les visites à la ferme, la vente de produits de la ferme et les érablières commerciales (cabanes à sucre).

Base militaire

Territoire sous la juridiction du ministère de la Défense nationale du Canada situé dans la MRC et communément appelé Base militaire de Valcartier.

Commercial

Ensemble des activités liées au domaine de la vente au détail et de la vente en gros de biens de consommation et de biens matériels. Inclut les centres commerciaux et la vente de pièces automobiles. Exclut toutefois les commerces de vente en gros de métaux, de minéraux, de rebuts et de pétrole dans les stations et bases d'entreposage en vrac.

Conservation

Territoire protégé par décret gouvernemental ou statut municipal, territoire visant à sauvegarder des espèces fauniques menacées ou vulnérables, ou tout autre territoire de propriété publique ou privé dans lequel le milieu naturel est particulièrement vulnérable aux activités humaines. L'accès est garanti pour des fins d'éducation en milieu naturel, de récréation extensive, de détente ou de recherche scientifique.

Culture

Ensemble des équipements culturels des municipalités de la MRC tels que bibliothèque, musée, galerie d'art, salle d'exposition, monument et site historique. Inclut également l'exposition d'objets ou d'animaux tels que planétarium, aquarium, jardin botanique et jardin zoologique.

Exploitation forestière

Ensemble des activités associées à l'exploitation de la matière ligneuse à des fins commerciales et à l'exploitation de fermes forestières. Inclut également la chasse et le piégeage des animaux pour en obtenir la fourrure.

Extraction carrière

Activités qui consistent à extraire des substances minérales consolidées à ciel ouvert, à des fins commerciales ou industrielles ou pour remplir des obligations contractuelles ou pour construire des routes, digues ou barrages, à l'exception des mines d'amiante et de métaux ainsi que les excavations et autres travaux effectués en vue d'y établir l'emprise ou les fondations de toute construction ou d'y agrandir un terrain de jeux ou un stationnement.

Extraction sablière

Activités qui consistent à extraire des substances minérales non consolidées à ciel ouvert, y compris du sable ou du gravier, à partir d'un dépôt naturel, à des fins commerciales ou industrielles ou pour remplir des obligations contractuelles ou pour construire des routes, digues ou barrages, à l'exception des excavations et autres travaux effectués en vue d'y établir l'emprise ou les fondations de toute construction ou d'y agrandir un terrain de jeux ou de stationnement. Inclut également les usages apparentés à l'enlèvement du sol arable ou du mort-terrain à des fins de vente récurrente.

Ferme d'agrément

Bâtiment dans lequel le propriétaire ou l'occupant d'un bâtiment principal résidentiel garde des animaux pour son usage personnel (ex : écurie privée) ou pour des fins d'alimentation personnelle ou familiale. La présente définition ne concerne pas les agriculteurs et ne peut en aucun temps être assimilée à des activités de nature commerciale.

Gestion des déchets

Ensemble des installations inhérentes à la gestion des déchets (ex : enfouissement sanitaire, dépôt de matériaux secs) et à la récupération et au triage de produits divers (ex : récupération et triage du papier, station de compostage). Inclut les cours à rebuts automobiles et lieux d'entreposage de pneus usés.

Hébergement champêtre

Les gîtes touristiques, les auberges rurales ainsi que les meublés touristiques, excluant les hôtels et les motels :

Auberge rurale

Établissement d'hébergement-restauration de nature champêtre située dans une résidence existante ou dans un bâtiment ayant une architecture résidentielle.

Gîte touristique

Établissement exploité par une personne dans sa résidence, ou les dépendances de celle-ci, offrant au public un maximum de 5 chambres en location et le service du petit déjeuner inclus dans le prix de location.

Meublé touristique

Habitation, maison de ferme, chalet ou camp rustique tout équipé offert en location.

Hébergement et restauration

Établissements correspondant à un hôtel, un motel, une maison de touristes, un gîte touristique, un "Bed and Breakfast" ou toute installation apparentée. Inclut les établissements qui offrent ou servent des repas ou de la boisson alcoolisée.

Industriel à faible incidence ou incidence moyenne

Activités manufacturières liées à l'industrie des aliments et de la boisson, à l'industrie du tabac, à l'industrie du cuir et des produits connexes, à l'industrie du textile, à l'industrie de l'habillement, à l'industrie du bois, à l'industrie du meuble et des articles d'ameublement, à l'industrie du papier et des produits en papier, à l'industrie de l'édition et de l'imprimerie, à l'industrie du matériel de transport, à l'industrie des produits électriques et électroniques, à l'industrie des produits métalliques et aux autres industries ne faisant pas partie de la définition "Industriel à forte incidence". Exclut toutefois les activités inhérentes à l'abattage et au dépeçage des animaux, aux fabriques de pâtes et papier, aux fabriques de papier asphalté pour couverture et aux usines de produits métalliques disposant d'un incinérateur.

Industriel à forte incidence

Activités manufacturières liées à l'industrie des produits en caoutchouc et en plastique, à l'industrie de la première transformation des métaux, à l'industrie des produits minéraux non métalliques, à l'industrie chimique et à l'industrie du pétrole et du charbon, de même que les activités inhérentes à l'abattage et au dépeçage des animaux (usine d'équarrissage), aux fabriques de pâtes et papier, aux fabriques de papier asphalté pour couverture et aux usines de produits métalliques disposant d'un incinérateur. Inclut l'ensemble des entreprises manufacturières productrices ou utilisatrices de matières dangereuses ou déchets dangereux. Inclut également les commerces de vente en gros de métaux, de minéraux, de rebuts et de pétrole dans les stations et bases d'entreposage en vrac.

Institutionnel

Immeubles publics, parapublics et municipaux offrant des services éducationnels (maternelle, niveau primaire, secondaire, collégial ou universitaire et formation spécialisée), de santé ou à caractère social (hôpital, centre d'accueil, centre de services sociaux, sanatorium, CLSC) et d'administration publique (fonction exécutive, législative ou judiciaire, fonction préventive en

sécurité publique, service postal, établissement de détention ou de réhabilitation). Inclut les lieux de culte et de promotion d'activités religieuses ainsi que les cimetières, mausolées et crématoriums.

Récréation extensive

Un type de récréation de plein air qui permet un contact direct avec le milieu naturel, et qui est aussi caractérisé par une faible densité d'utilisation du territoire et par l'exigence d'équipements peu élaborés (camping, sentier pédestre, interprétation de la nature, ski de fond, raquette, vélo de montagne, pêche, chasse, ...).

Récréation intensive

Activités récréatives de plein air ou intérieures qui, par opposition à la récréation extensive, sont généralement soutenues par des équipements importants ou sont susceptibles de poser des contraintes appréciables sur le voisinage (club de golf, centre de ski alpin, centre de plein air, centre de villégiature, plage, marinas, piscine, sentier de motoneige, piste cyclable, piste de course, lieu de rassemblements sportifs, terrain de jeux et piste athlétique, installation sportive d'entraînement, parc d'amusement, installation liée aux jeux du hasard, etc.).

Résidentiel à faible densité

Bâtiments ou parties de bâtiments utilisés comme lieu habituel de résidence et comportant un ou deux logements (ex : unifamiliale isolée, unifamiliale jumelée, bifamiliale isolée, maison mobile). Comprend les services personnels et professionnels ainsi que les entreprises artisanales. Ceux-ci sont permis à titre d'usage complémentaire à l'habitation. Dans tous les cas, l'usage résidentiel doit continuer d'exister et de dominer.

Résidentiel à haute densité

Bâtiments ou parties de bâtiments utilisés comme lieu habituel de résidence et comportant plus de deux logements (ex : unifamiliale en rangée, trifamiliale isolée, bifamiliale jumelée, trifamiliale jumelée, multifamiliale, habitation collective). Comprend les services personnels et professionnels ainsi que les entreprises artisanales à titre d'usage complémentaire à l'habitation. Dans tous les cas, l'usage résidentiel doit continuer d'exister et de dominer.

Services

Ensemble des activités rattachées au secteur des services (finance, assurance, immobilier, services d'affaires, services personnels ou professionnels, services de réparation ou de construction). Inclut les immeubles à bureaux. Exclut toutefois les services gouvernementaux ou municipaux, ainsi que les services publics ou parapublics liés à l'éducation ou la santé.

Utilité publique / réseaux majeurs

Ensemble des infrastructures qui desservent la population et les municipalités du Québec pour des services essentiels liés au domaine de l'énergie, des communications, de la câblodistribution et/ou du transport (ex : gazoduc, oléoduc, réseau téléphonique, diffusion radiophonique, réseau de télévision, chemin de fer, etc.).

Villégiature

Par opposition au résidentiel, bâtiments utilisés comme lieu occasionnel de résidence et comprenant un logement servant avant tout comme complément à des activités de récréation, de loisir, de chasse ou de pêche.

3.14 NOTES APPLICABLES AUX GRILLES DE COMPATIBILITÉ DU SCHEMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ

Note #1 : À l'intérieur de l'aire d'affectation récréative REC-13, les habitations, commerces et services ne sont autorisés que s'ils sont situés à l'extérieur de l'emprise ferroviaire abandonnée.

Note #2 : Dans les aires rurales et récréo-forestières, les résidences sont autorisés que si elles sont situées sur des terrains adjacents à un chemin public ou une rue privée conforme à la réglementation ou qui bénéficie de droits acquis.

Note #3 : À l'intérieur d'une aire d'affectation agricole, les usages autres qu'agricoles ne sont autorisés que s'ils découlent de droits acquis ou de privilèges conférés par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

Note #4 : La compatibilité pour l'exploitation forestière est élevée sur les lots du Rang I et du Rang II ainsi que sur les lots 71 à 80, 86, 87, 91 et 92.

Note #5 : Les dispositions de la grille de compatibilité ne s'appliquent pas à l'extraction de substances minérales non consolidées à partir d'un dépôt naturel en vue de la construction, de la réfection ou de l'entretien de chemins forestiers ou miniers et à l'extraction de substances minérales consolidées ou non sur un terrain destiné à être inondé par le fait d'un projet hydraulique ou hydroélectrique. De plus, les dispositions de la grille de compatibilité ne s'appliquent pas aux terres publiques ni sur celles concédées par la Couronne après le 1^{er} janvier 1966.

Note #6 : Peu importe le niveau de compatibilité dans une aire d'affectation, la terre arable et le mort-terrain peuvent être excavés à des fins de vente à l'intérieur des gazonnières qui sont actuellement en exploitation.

Note #7 : Un site de transfert de déchets dangereux n'est autorisé seulement que dans l'aire d'affectation industrielle IND-7.

Note #8 : Dans les aires d'affectation forestière F-1, F-4, F-6 et F-7, il n'y a seulement que les

dépôts de matériaux secs qui peuvent être autorisés.

Note #9 : Dans les aires d'affectation récréo-forestière RF-26, RF-27, RF-28 et RF-29, il n'y a seulement que les dépôts de matériaux secs et les dépôts en tranchée de déchets solides qui peuvent être autorisés.

Note #10 : Pour un lieu de traitement des boues, une étude préalable devra être réalisée avant d'autoriser définitivement sa localisation dans une aire d'affectation.

Note #11 : Commerces de proximité seulement ayant un rayon de desserte limité au voisinage immédiat et offrant des biens et services d'accommodation que la population se procure quotidiennement (ex : dépanneur, casse-croute).

Note #12 : Autorisé uniquement sur le territoire de la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury.

Note #13 : L'exploitation forestière est permise selon les modalités prévues aux articles 8.6.2. et 8.6.5 du *document complémentaire*.

Note #14 : Sauf l'élevage de porcs, de vaches de lait, de renards et de visons dans les aires d'affectation agricoles AG-1 à AG-6 et AG-8 à AG-14 ainsi que dans les aires d'affectation RUR-2, RUR-3, RUR-4, RUR-7, RUR-8, RUR-9, RUR-10 et RUR-11. L'élevage de la volaille est spécifiquement autorisé dans l'aire AG-5 à l'exception des poules pondeuses en cage.

Note #15 : Élevage des chevaux et centres équestres seulement.

Note #16 : Sentiers de randonnée de motoneige, de motoquad, pédestre et autres de même nature seulement. Dans l'aire d'affectation RF-17, les plages et les marinas sont autorisées.

Note #17 : Ferme d'agrément seulement dans les aires d'affectation PU-5, PU-12, PU-13, PU-14, PU-15, RUR-5, RUR-6, RUR-11, RF-11, RF-12, RF-23, RF-24, RF-25.

Note #18 : Projets d'interprétation floristique, faunique et historique seulement.

Note #19 : Sauf les usines d'équarrissage.

Note #20 : Sentiers de randonnée de motoneige, de motoquad, pédestre et autres de même nature seulement dans les aires d'affectation rurale (RUR), récréo-forestière (RF) et agricoles (AG).

Note #21 : Dans l'aire d'affectation IND-7, seul les dépôts de matériaux secs, le recyclage, la récupération, le triage de produits divers ainsi que le traitement des boues sont

autorisés.

Note #22 : Abrogé.

Note #23 : Dans les aires d'affectation résidentielle rurale, seules les fermes d'agrément sont permises.

Note #24 : Dans les aires d'affectation rurale et récréo-forestière, seules les fermes d'agrément sont permises.

Note #25 : Les sablières sont permises uniquement sur les lots 266 et 268.

Note #26 : Sauf les activités industrielles suivantes :

- Industrie de l'abattage et du conditionnement de la viande ;
- Industrie de la transformation du poisson ;
- Tannerie ;
- Usine de béton bitumineux ;
- Site d'enfouissement ou de récupération de déchets ;
- Équarrissage, récupération d'animaux morts ;
- Entreposage extérieur de pneus ;
- Cimetières d'automobiles et cours à rebuts.

Note #27 : Centres de ski, de villégiature ou de plein air et autres de même nature seulement.

Note #28 : Dans les aires RF-2, RF-3, F-1 et F-4, les usages commerciaux sont permis conditionnellement et accessoirement à un usage prévu à la note #27.

Note #29 : Camping sauvage seulement.

Note #30 : Commerces nécessitant de l'entreposage extérieur seulement.

Note #31 : Dans l'aire d'affectation RUR-7 les activités commerciales autres que celles associées à l'entreposage extérieur sont spécifiquement permises à l'intersection de la route de Fossambault et de la rue des Érables. La superficie de la zone occupée par ces activités ne doit pas être supérieure à 35 000 mètres carrés.

Note #32 : Lieux de culte seulement.

Note #33 : Sauf les hôtels, les motels, les magasins à grandes surfaces, les centres commerciaux et les immeubles à bureaux. À titre d'exemple, sont permises les entreprises commerciales susceptibles de causer des nuisances à la fonction résidentielle, les établissements commerciaux axés sur la restauration et l'hébergement, la vente au

détail et la transformation de produits finis.

Note #34 : Dans l'aire IND-1, seuls sont permis les commerces et activités de nature contraignante

ou de nature sexuelle (bars érotiques, industries légères, pistes de courses motorisées, karting).

CHAPITRE 4

L'URBANISATION

Le portrait de l'urbanisation de la MRC de La Jacques-Cartier démontre qu'il s'est développé un style d'urbanisation qui lui est propre, qui la caractérise et la distingue de l'agglomération urbaine de Québec.

4.1 CONSTAT GÉNÉRAL²

- entre 1985 et 1994, c'est la MRC de La Jacques-Cartier qui a affiché la valeur la plus élevée des constructions résidentielles, soit presque 88 000 \$, ce qui représente 20 000 \$ de plus par propriété par rapport à qui a été enregistré pour l'ensemble de l'agglomération de Québec (66 500 \$);
- c'est sur notre territoire que l'impact du zonage agricole est le moins significatif dans toute l'agglomération urbaine de Québec;
- la densité nette d'habitation dans notre MRC tourne aux alentours de 5 à 7 logements à l'hectare tandis que pour les deux MRC de la Rive-Sud et l'ancienne CUQ, elle tourne plutôt aux alentours de 19 à 25 logements à l'hectare ;
- la MRC de La Jacques-Cartier est le territoire de l'agglomération où le parc résidentiel est constitué le plus fortement de résidences unifamiliales ou autres maisons détachées puisqu'il dépasse 80%;
- plusieurs de nos secteurs de développement sont sans service d'aqueduc ou d'égout; c'est pourquoi bon nombre de constructions s'implantent toujours à l'extérieur des endroits desservis par les réseaux. Cet aspect est l'un des traits distinctifs les plus marqués de notre urbanisation par rapport à celle se pratiquant dans l'ensemble de l'agglomération urbaine de Québec;
- sur les 2 129 mises en chantier qui se sont effectuées sur notre territoire de 1985 à 1994, il y a eu 1 149 résidences qui se sont implantées sans aucun service, soit 54%;
- notre MRC se différencie des territoires les plus centraux de l'agglomération par le fait que les résidences secondaires y occupent encore une place assez importante. En fait, sur les 10 359 unités d'évaluation résidentielles de notre territoire, il y en a 1 922 qui sont inscrites comme chalets ou maisons de villégiature, soit 18%;

² Les informations présentées au présent constat sont une synthèse du chapitre 2.1.1 du premier projet de schéma d'aménagement révisé. Les données datent de 1994 et 1995 en raison du fait qu'elles proviennent d'inventaires et d'études préparées par l'ancienne CUQ ou dans le cadre du Plan de transport de l'agglomération urbaine de Québec, celles-ci n'ayant pas été mise à jour.

4.2 LA DÉTERMINATION DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION

La détermination des périmètres d'urbanisation représente un élément qui est formellement inscrit dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* à titre de contenu obligatoire d'un schéma d'aménagement. Rappelons que la délimitation des aires urbaines qui a été effectuée dans le cadre de l'adoption du premier *Schéma d'aménagement* a nécessité d'importantes négociations entre la MRC, les municipalités, les propriétaires fonciers et autres partenaires avant d'en arriver à des choix définitifs en cette matière. Pour le schéma d'aménagement révisé, la MRC, avec l'étroite collaboration des municipalités, a de nouveau procédé à un important exercice de réflexion d'une part sur la délimitation des périmètres d'urbanisation et d'autre part, sur les zones prioritaires de développement. Certains périmètres d'urbanisation ont été réduits ou reconfigurés et une priorisation du développement a été appliquée dans la majorité d'entre eux.

C'est ainsi que le périmètre d'urbanisation de certaines municipalités a fait l'objet de modifications, soit pour un agrandissement (Fossambault-sur-le-Lac³), une reconfiguration (Sainte-Brigitte-de-Laval) ou même d'une première délimitation (Shannon).

Chacun des périmètres urbains a fait l'objet d'une cartographie à grande échelle ($\pm 1 : 10\ 000$). Ceci permet de constater précisément la limite des périmètres ainsi que la localisation et la superficie des espaces voués à l'urbanisation. Les réseaux d'aqueduc et d'égout de même que les zones de développement prioritaires et les zones de réserves urbaines ont été illustrés de façon à visualiser leur localisation.

Dans ce contexte, la MRC entend poursuivre les objectifs et intentions d'aménagement suivants :

Objectifs d'aménagement

Consolider l'occupation du territoire vers les périmètres urbains de même qu'à l'intérieur de ceux-ci.

Préconiser une faible densité d'occupation du territoire à l'extérieur des milieux voués à l'urbanisation.

Reconnaître la capacité des municipalités à assumer la gestion du développement dans leur périmètre d'urbanisation respectif en conformité avec les orientations, objectifs et intentions régionaux inscrits au schéma d'aménagement révisé.

³ Il est à noter que les espaces réellement développables sont toutefois moins élevés au schéma d'aménagement révisé (± 500 en zone prioritaire) que dans la situation actuelle ($\pm 1\ 400$). D'ailleurs, la Ville a présenté en novembre 2001 un mémoire dans lequel elle démontre clairement que l'exercice effectué conduit d'une part à une rationalisation du développement comparativement à la situation en vigueur et d'autre part, au maintien d'une faible densité d'occupation au sein du territoire, en relation avec la capacité du milieu récepteur.

Intentions d'aménagement

Identifier des zones de développement prioritaires correspondant aux prévisions de croissance résidentielle de chacune des municipalités pour un horizon d'une dizaine d'années de façon à maintenir des espaces à développer en nombre suffisant à l'intérieur des secteurs urbains et satisfaire les besoins et les demandes de la population.

Concentrer l'ouverture des nouvelles rues ainsi que l'implantation et le prolongement des réseaux d'égout et d'aqueduc à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

Permettre la permutation de superficies entre les zones prioritaires de développement et les zones de réserves urbaines et établir une politique d'aménagement à cet effet.

Établir des normes minimales de lotissement (superficies et frontages) permettant de distinguer le développement de nature urbain et le développement à caractère rural.

Localiser les activités à caractère urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

Mettre en place d'une politique d'aménagement portant sur les conditions d'agrandissement des zones prioritaires de développement ainsi que sur l'agrandissement des périmètres d'urbanisation.

4.3 ANALYSE DE L'URBANISATION ET PERSPECTIVE⁴

Les faits saillants relatifs à l'évolution de l'urbanisation et aux perspectives d'avenir de celle-ci dans la MRC peuvent se résumer de la façon suivante :

- de 1981 à 1996, la MRC de La Jacques-Cartier a vu sa population passer de 19 611 habitants à 24 819 habitants, soit une augmentation de 26,6%, ce qui s'avère de beaucoup supérieur au taux de croissance moyen enregistré pour l'ensemble de l'agglomération urbaine de Québec qui, lui, est de 14,7%; un scénario similaire se répète avec les ménages, là où notre territoire a connu une hausse de 57,7% pour la même période; cette situation sur l'échiquier régional ne devrait pas tellement changer d'ici l'horizon 2011, bien que moins soutenu;

⁴ Pour l'analyse détaillée de l'urbanisation, le lecteur est invité à consulter le chapitre 2.1.2 du premier projet de schéma d'aménagement révisé (janvier 1998) traitant de «*L'intensité prévisible et la répartition spatiale du développement*» dont la présente section est la synthèse bonifiée. Les données sont tirées des perspectives démographiques produites par le Bureau de la Statistique du Québec dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport de l'agglomération urbaine de Québec, janvier 1995 (le scénario moyen a été utilisé pour les fins de l'exercice).

- le poids de la MRC dans l'agglomération urbaine de Québec s'est progressivement accru au cours des 15 dernières années, passant de 4,5% à 6% pour la population et de 3,3% à 4,1% pour les ménages;
- la MRC devrait normalement voir la part de l'accroissement de sa population et de ses ménages se maintenir et même croître légèrement dans l'agglomération urbaine de Québec au cours des 15 prochaines années, la MRC s'accaparant vraisemblablement 5% des unités de logements qui seront produites dans l'agglomération urbaine de Québec;
- de 1989 à 1995, c'est quelques 400 résidences secondaires qui ont été susceptibles d'être transformées en résidences principales sur notre territoire. Les municipalités les plus touchées par ce phénomène sont Stoneham-et-Tewkesbury, Sainte-Brigitte-de-Laval et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier;
- une étude réalisée dans le cadre du *Plan de transport de l'agglomération urbaine de Québec* montre que le nombre d'emplois devrait croître de 13,3% de 1996 à 2011 sur notre territoire.

4.3.1 BESOINS EN LOGEMENTS ET ESPACES DISPONIBLES

Les perspectives présentées au point précédent permettent de croire que la MRC de la Jacques-Cartier est appelée à maintenir, voir augmenter légèrement la croissance qu'elle a connu au cours des dernières années. L'analyse du phénomène de l'urbanisation s'appuie sur une estimation du rythme de croissance des municipalités basée sur les mises en chantier depuis 1988 ainsi que sur les projections du nombre de ménages prévus pour l'horizon de vie du *Schéma d'aménagement révisé*, soit 2013. Certaines municipalités ont également produit une analyse particulière de leurs besoins basée sur une argumentation étayée. Les résultats de ces analyses ont donc été utilisés pour les fins de planification des zones prioritaires de développement.

Par conséquent, l'on constate qu'une moyenne de 250 logements par année devrait être créée entre 2003 et 2013 dans la MRC de La Jacques-Cartier pour un total de 2 756 logements supplémentaires en 11 ans. Les données pertinentes sont présentées au **tableau 6**. De manière générale, on constate qu'au cours des prochaines années, les espaces réservés par les municipalités locales à des fins d'expansion urbaine devraient normalement être suffisants pour accueillir le développement résidentiel et la mise en place des infrastructures de services qui y sont associées. Quelques exceptions se retrouvent comme dans la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury où les espaces identifiés en zone de développement prioritaires apparaissent légèrement moins élevés que les besoins estimés. De plus, il y aurait un manque de logements à l'horizon 2013 à Lac-St-Joseph en fonction des tendances. Ceci est dû au fait que les

possibilités d'expansion urbaine de cette municipalité sont presque toutes épuisées. En ce qui a trait à Lac-Delage, le manque de terrains viabilisés dû au faible dynamisme des promoteurs rendent impraticable la mécanique de priorisation dans cette municipalité.

Par ailleurs, l'analyse de la répartition de ces nouveaux logements permet de constater que ceux-ci sont susceptibles d'être construits dans une grande proportion à l'intérieur des périmètres d'urbanisation (**tableau 7**). Étant donné que le *Schéma d'aménagement révisé* prévoit un contrôle strict de l'urbanisation en milieu rural (aucune ouverture de nouvelles rues), nous considérerons, pour les fins de l'exercice de la délimitation des périmètres d'urbanisation et de la mise en place des zones de développement prioritaire, que la majorité des nouvelles constructions prendront place à l'intérieur desdits périmètres.

Tableau 6 - Offre actuelle et demande prévisible en logements dans la MRC

Municipalités	Nombre logements en zone prioritaire	Nouveaux logements Requis à l'horizon 2013	Nombre de logements en zone de réserve	Nombre de logements potentiels total
Fossambault-sur-le-Lac	484	362	144	628
Lac-Beauport	767	726	129	896
Lac-Delage	115	61	----	115
Lac-Saint-Joseph	17	17	----	17
Sainte-Brigitte-de-Laval	311	281	244	555
Sainte-Catherine-de-la-J.-C.	380	374	510	890
Saint-Gabriel-de-Valcartier	252	165	630	882
Shannon	243	220	287	530
Stoneham-et-Tewkesbury	490	550	895	1385
MRC	3 059	2 756	2 839	5 898

Source : Données tirées d'une compilation effectuée annuellement par la MRC et du *Plan de transport de l'agglomération urbaine de Québec*, avril 1995.

Tableau 7 - Inventaire des unités de logement résidentielles créées dans la MRC entre 1988 et 2002

MUNICIPALITES	Unités de logement créées		TOTAL
	À l'intérieur du périmètre urbain	À l'extérieur du périmètre urbain	
Fossambault-sur-le-lac	268	0	268
Lac-Beauport	707	58	765
Lac-Delage	80	0	80
Lac-St-Joseph	53	0	53
Sainte-Brigitte-de-Laval ⁵	148	103	251
Sainte-Cath.-de-la-J.-Cartier	248	231	479
Saint-Gabriel-de-Valcartier	120	79	199
Shannon ⁶	188	89	277
Stoneham-et-Tewkesbury	581	368	949
MRC	2 393 (72%)	928 (28 %)	3 321

Source : compilation de la MRC de La Jacques-Cartier selon les données fournies par les municipalités.

4.4 LES ZONES PRIORITAIRES DE DÉVELOPPEMENT ET LES ZONES DE RÉSERVES URBAINES

La détermination des zones prioritaires de développement est un élément facultatif de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* qui permet à la MRC de déterminer les secteurs urbains qui devront être développés en priorité sur le territoire de la MRC. La détermination des zones prioritaires de développement et des zones de réserves a été élaborée en étroite collaboration avec les municipalités, qui connaissent bien leur territoire respectif ainsi que les promoteurs les plus actifs.

Le portrait de l'urbanisation de la MRC permet de constater que les périmètres d'urbanisation délimités au *Schéma d'aménagement révisé* renferment un **potentiel de 5 898 nouvelles unités de logements à l'horizon 2013**, soit près de deux fois (1.9) les besoins estimés pour la M.R.C.. Puisque dans la plupart des municipalités, les superficies disponibles dépassent les besoins en espaces pour les 10 prochaines années, ces municipalités ont déterminé **des zones**

⁵ Couvre la période 1991-2002

⁶ Le périmètre urbain de référence est celui du premier projet de schéma d'aménagement révisé pour la période comprise entre 1988 à 1998 et celui du schéma d'aménagement révisé pour la période comprise entre 1999 à 2002.

prioritaires de développement et des zones de réserves urbaines. Toutes les municipalités ont été visées par une priorisation de leur développement sauf Lac-Saint-Joseph et Lac-Delage en raison de la très faible dynamique de leur développement et du manque d'espaces viabilisés à construire.

La M.R.C. présente dans les pages qui suivent certains critères qui ont été pris en compte par la MRC et les municipalités afin d'établir les zones prioritaires de développement.

4.4.1 POLITIQUE PORTANT SUR LES ZONES PRIORITAIRES DE DÉVELOPPEMENT ET LES ZONES DE RÉSERVES URBAINES

4.4.1.1 Définition des zones prioritaires de développement

Ces zones constituent des territoires vers lesquels les municipalités concernées devront orienter le développement, en fonction des services disponibles ou projetés, de la trame urbaine, de la dynamique des promoteurs, de la topographie ainsi que d'autres considérations qu'elles jugent pertinentes. **À l'intérieur des périmètres urbains, l'ouverture de nouvelles rues ne sera uniquement autorisée qu'à l'intérieur des zones prioritaires de développement.** À l'extérieur des périmètres urbains, l'ouverture de nouvelles rues ne sera permise que dans l'affectation *résidentielle-rurale* ainsi que dans l'affectation *villégiature*.

Quant à la mise en place des infrastructures d'aqueduc et d'égout, elle sera permise à l'intérieur comme à l'extérieur des périmètres urbains pour répondre spécifiquement à des problématiques particulières liées à l'approvisionnement en eau potable ou à l'épuration des eaux usées.

Les **zones prioritaires de développement** ont été établies en respectant les critères et objectifs suivants :

- croissance réaliste (horizon 10-12 ans) basée sur une estimation moyenne des besoins selon les mises en chantier passées et les prévisions du Bureau de la Statistique du Québec ou selon une étude des besoins en logements produite par la municipalité ;
- consolidation des développements existants (-50% construit) avant l'ouverture de nouveaux secteurs (identification de ces secteurs en zone prioritaire) ;
- identification de secteurs à développer en continuité de la trame urbaine existante.

Une municipalité peut identifier plus d'une zone prioritaire de développement dans la mesure où les critères ci-haut mentionnés sont respectés.

4.4.1.2 Les zones de réserves urbaines

Les zones de réserves urbaines représentent des territoires faiblement ou non urbanisés dans lesquels le développement n'est pas prévu avant un horizon de 10 ans. Le développement à l'intérieur des zones de réserves, sans être interdit, sera limité en bordure des rues publiques existantes ou privées existantes conformes à la réglementation ou faisant l'objet de droits acquis. **Il y sera interdit de construire ou de prolonger une rue ainsi que d'y installer les réseaux d'aqueduc ou d'égout**, à moins qu'il ne soit démontré la présence d'un problème environnemental majeur en termes d'approvisionnement en eau potable ou d'épuration des eaux usées.

4.4.2 POLITIQUE SUR LA PERMUTATION DE TERRITOIRES ENTRE LES ZONES PRIORITAIRES DE DÉVELOPPEMENT ET LES ZONES DE RÉSERVES URBAINES SANS AUGMENTATION DU NOMBRE DE LOGEMENTS

4.4.2.1 Le principe de permutation

Tel que souhaité par les municipalités, un mécanisme de permutation de superficies de territoire entre une zone prioritaire de développement et une zone de réserves urbaines est introduit au schéma d'aménagement. Ce mécanisme permet aux municipalités, à certaines conditions, de transférer des superficies équivalentes d'un type de zone à l'autre (principe des vases communicants) sans modification du *Schéma d'aménagement révisé* et sans restriction quant au nombre d'emplacements à permuter. Rappelons que cette mécanique est le corollaire de la grande orientation numéro 6 traitant de la reconnaissance du respect de l'autonomie des municipalités en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Par cette mécanique, le conseil de la MRC désire accorder la marge de manœuvre nécessaire aux municipalités à l'égard de certains choix d'aménagement dont la gestion du développement urbain, mais à certaines conditions cependant. Ainsi, une permutation des territoires à développer prioritairement vers des territoires de «réserve» pourra être exercée en respectant certains critères inscrits au schéma d'aménagement révisé.

Rappelons également que la mécanique de priorisation du développement urbain, exigée demandée par le Ministère des Affaires municipales, n'a pu être mise de l'avant par la MRC et accueillie au sein des municipalités que dans la mesure où elle était accompagnée d'une mécanique de «permutation». Cette mécanique, qui est jugée indispensable pour les municipalités, a fait l'objet d'une politique d'aménagement régionale précisant clairement les conditions de son utilisation.

Les fondements mis de l'avant par la MRC pour justifier la permutation sans modification du schéma d'aménagement et sans restriction quant au nombre d'emplacement à permuter sont les suivants :

- l'échelle des milieux concernés par une priorisation du développement ainsi que le nombre restreint de mises en chantier font en sorte qu'il s'avère souvent délicat de cibler les secteurs à prioriser. Rappelons à ce titre une moyenne de 217 unités de logements mis en chantier entre 1990 et 2002 (202 logements entre 1998 et 2002) dans toute la MRC, ceci représentant 24 nouvelles résidences par municipalité ;
- une certaine méconnaissance des intentions des promoteurs et de l'évolution du marché immobilier dans les municipalités ;
- un principe de permutation qui ne confère pas de logements additionnels aux municipalités qui désirent utiliser cette mécanique ;
- de petits milieux qui ont besoin de souplesse dans l'offre de logements et la gestion de cette offre pour s'ajuster rapidement à la dynamique du développement local ;
- des zones prioritaires de développement qui ont été étroitement calquées sur les besoins estimés avec peu de marge de manœuvre ;
- une volonté visant à éviter d'hypothéquer des espaces développables par un promoteur sérieux en raison d'une interdiction ou d'une limitation du nombre d'emplacements maximal permutable ;
- de nouvelles modalités de gestion de l'urbanisation préconisées au schéma d'aménagement qui interdiront dorénavant l'ouverture de nouvelles rues à l'extérieur des périmètres urbains. Ceci a pour effet de confiner étroitement les nouveaux développements dans les zones prioritaires de développement.

De façon à assurer la mise en œuvre des objectifs du schéma d'aménagement révisé par le biais de la conformité de la réglementation d'urbanisme, les municipalités concernées par une priorisation du développement urbain devront utiliser les dispositions conférées par les articles 145.21 et suivants de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, portant sur les ententes relatives à des travaux municipaux, et identifier les zones prioritaires de développement dans lesquelles l'ouverture de rues sera permise.

Par ailleurs, de façon à informer les partenaires gouvernementaux sur l'utilisation de la mécanique de permutation par les municipalités, les dossiers argumentaires ainsi que les études de rentabilité financière prévus au point 4.4.2.2 seront systématiquement transmis au ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir lors de la modification des règlements d'urbanisme découlant d'un transfert de territoire entre les zones prioritaires de développement et les zones de réserves urbaines.

4.4.2.2 Conditions de permutation

Les municipalités pourront utiliser la mécanique de permutation aux conditions suivantes :

- 1) La municipalité devra déposer un dossier argumentaire expliquant les motivations qui justifient le transfert comme par exemple une nouvelle réalité du développement, un ou plusieurs événements imprévisibles, le retrait d'un promoteur ou la venue de nouveaux promoteurs, une rareté sur le marché foncier de terrains disponibles au développement des raisons spéculation foncière ou de succession territoriale. Le dossier argumentaire pourra être présenté de façon préalable aux modifications à la réglementation d'urbanisme ou de façon simultanée.
- 2) Une étude de rentabilité financière ainsi que des garanties financières, un plan de lotissement et un plan des infrastructures seront exigés du promoteur avant de procéder à une permutation. Ces documents devront accompagner le dossier argumentaire.
- 3) Le transfert d'une superficie en zone prioritaire de développement vers une zone de réserves urbaines doit s'accompagner du transfert d'une superficie équivalente de la zone de réserves urbaines vers la zone prioritaire et ce en considérant une desserte en service équivalente de façon à représenter le même nombre d'emplacements potentiellement constructibles. Dans le cas où les services sont différents, la municipalité doit ajuster les superficies permutées d'un type de zone à l'autre de façon à ce que le nombre d'emplacements prévus demeure le même.
- 4) La nouvelle zone prioritaire de développement doit se situer en continuité du milieu bâti et des infrastructures existantes sans en être séparée par une barrière naturelle ou construite (autoroute, rivière, secteur industriel, lieu d'enfouissement sanitaire, mine, etc). Dans le cas contraire, la municipalité devra exposer de façon détaillée les raisons faisant en sorte qu'il est impossible de rencontrer la présente condition.
- 5) La permutation ne doit pas entraîner de coûts d'implantation et d'opération pour des services publics (ex : routes, parcs) qui seraient supérieurs aux coûts pour les mêmes services si le développement s'était réalisé dans la zone prioritaire.

- 6) La permutation est conforme aux objectifs et intentions du schéma d'aménagement révisé notamment en matière de contraintes naturelles et anthropiques.
- 7) Le transfert n'occasionne pas la mise en place d'un équipement ou d'une infrastructure majeur supplémentaire (école, station de traitement ou d'épuration des eaux, échangeur routier, etc).

La mise en œuvre de la présente politique ou de certains de ses éléments pourra être appuyée par l'utilisation de l'article 86 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* qui permet à la M.R.C. de rendre obligatoire l'inclusion, au plan d'urbanisme de la municipalité, d'un ou de plusieurs éléments relatifs au contenu facultatif d'un plan d'urbanisme et d'un programme particulier d'urbanisme.

4.4.3 AJOUT DE SUPERFICIES EN ZONE PRIORITAIRE DE DÉVELOPPEMENT PAR MODIFICATION DU SCHEMA D'AMÉNAGEMENT

L'ajout de superficies en zone prioritaire de développement pourra être effectué, au cours de la durée de vie du *Schéma d'aménagement révisé*, aux conditions suivantes :

- la municipalité doit démontrer que les zones prioritaires de développement sont substantiellement développées (construites à plus de 75%) et qu'elles ne permettent plus de répondre aux besoins en espaces à court et moyen terme;
- les services (aqueduc et égout) peuvent être prolongés vers le nouveau secteur; dans le cas contraire le développement sera de faible densité ;
- la municipalité doit présenter à la M.R.C. une évaluation des besoins en espaces en fonction de la construction résidentielle des cinq années précédentes ainsi qu'une nouvelle proposition de priorisation pour le secteur concerné ;
- la municipalité doit présenter un plan du secteur à inclure en précisant, notamment, les usages autorisés, les tracés de rues projetés ainsi que le lotissement (lorsque connus).

L'ajout d'espace en zone prioritaire de développement prioritaire nécessitera une modification du *Schéma d'aménagement révisé*. Celle-ci pourra être réalisée à la demande d'une municipalité ou dans le cadre de la modification annuelle du schéma d'aménagement telle que prévue au principe de permutation.

4.5 RÉÉVALUATION DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION D'UNE MUNICIPALITÉ

Par ailleurs, comme la délimitation des périmètres d'urbanisation aura été effectuée à partir d'une situation établie au début de la durée de vie du *Schéma d'aménagement révisé*, il peut se présenter des circonstances où la délimitation des périmètres d'urbanisation ne répondrait plus à la réalité du développement de la municipalité. Dans ce cas, la municipalité peut demander une révision en profondeur de la délimitation de son périmètre d'urbanisation. Il incombera à la municipalité qui désire revoir son périmètre d'urbanisation de présenter à la M.R.C. un dossier argumentaire qui démontrera les raisons de sa demande de révision et un plan de la nouvelle délimitation souhaitée incluant l'identification des zones de développement prioritaire à l'intérieur du nouveau périmètre, ainsi que le tracé des nouvelles rues et la nature des services municipaux qui y sont prévus, lorsque connus.

4.6 POLITIQUE DE CONSOLIDATION DES DÉVELOPPEMENTS RÉSIDENTIELS À L'INTÉRIEUR DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION

Intention d'aménagement :

La MRC désire permettre la consolidation ou l'achèvement de développements résidentiels existants à l'intérieur des périmètres urbains à certaines conditions. La présente politique vise à établir lesdites conditions permettant aux municipalités de circonscrire précisément les secteurs visés et limiter leur expansion future lorsqu'ils auront été complétés.

Les municipalités désirant donner suite à la présente politique devront remplir **toutes** les conditions suivantes :

1. La zone délimitée doit se situer à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la municipalité et doit être contiguë à un développement résidentiel existant à la date d'adoption du *schéma d'aménagement révisé*.
2. L'exercice de consolidation doit rencontrer l'un des deux objectifs suivants :
 - permettre le bouclage, avec une rue existante, d'une rue ou d'un projet dont le prolongement n'est pas encore réalisé, de façon à améliorer la fonctionnalité et sécurité de la trame urbaine ;
 - terminer un projet de développement existant pour lequel la municipalité a donné un avis d'intention favorable au promoteur.

3. Les secteurs de consolidation prévus doivent être identifiés spécifiquement dans le plan d'urbanisme et le plan de zonage de la municipalité. De plus, le nombre d'emplacements visés par une consolidation doit être précisé dans le plan d'urbanisme.
4. Les rues doivent être destinées à être publiques ou doivent faire l'objet d'une reconnaissance particulière par la municipalité.
5. Un développement existant ne peut faire l'objet que d'une seule phase de consolidation.
6. Un développement existant doit être complété à au moins 75 % avant de faire l'objet d'une consolidation sauf dans le cas d'un bouclage de rue.
7. Dans le cas d'achèvement d'un développement existant, le nombre d'emplacements additionnels prévus par la consolidation ne doit pas dépasser 15 unités de logement.

4.7 CARREFOUR DE LA NOUVELLE ÉCONOMIE (CNE)

Selon les pouvoirs conférés par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (article 6, 3^o paragraphe du 1^{er} alinéa) le schéma d'aménagement révisé identifie un territoire comme étant propice à un Carrefour de la nouvelle économie (CNE) à l'intérieur du périmètre urbain de la municipalité de Sainte-Brigitte-de-Laval. La localisation projetée de ce territoire apparaît sur la carte du périmètre urbain⁷.

Les carrefours de la nouvelle économie (CNE) sont des espaces réservés pour l'implantation d'entreprises qui peuvent bénéficier de nombreux avantages fiscaux à l'égard de projets de nouvelle économie tel que : technologies de l'information et des communications, technologies de la production, biotechnologie, technologies des matériaux et services de nature scientifique et technologique. La municipalité de Ste-Brigitte-de-Laval désire faire reconnaître par Investissement Québec ce type d'espace dans son périmètre urbain.

Le créneau particulier de la protection environnementale et de la conservation de la ressource d'eau sera mis de l'avant dans ce CNE. La présence de la rivière Montmorency, une rivière très peu altérée par les activités humaines, sert d'assise à ce projet dont le créneau principal permettra de se distinguer d'autres CNE dans la région métropolitaine de Québec. De plus, la gestion par bassin versant est une orientation privilégiée par la municipalité de Sainte-Brigitte-de-Laval dont le territoire fait partie en totalité de ce bassin versant.

⁷ Cette localisation est approximative et pourra faire l'objet d'une précision additionnelle ou d'un déplacement.

Ce créneau s'ajoute à un autre projet technologique de la municipalité, celui des services «en ligne» (par Internet), pour lequel la municipalité a obtenu une importante subvention gouvernementale.

Les activités prévues dans ce territoire seront de nature technologique et scientifique ainsi que de recherche et développement, selon les critères gouvernementaux et conformément au créneau recherché par la municipalité.

CHAPITRE 7

LE TRANSPORT

Les infrastructures de transport représentent un élément important du développement de la plupart des activités économiques, d'une part, parce qu'un réseau en bon état est une des conditions essentielles permettant d'assurer la sécurité des utilisateurs; d'autre part, parce qu'un réseau bien entretenu et planifié permet d'assurer une meilleure fluidité de la circulation.

On dénote cinq accès majeurs à notre territoire : à l'ouest par la **route 367** en direction de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, Fossambault-sur-le-Lac et Lac-Saint-Joseph; également à l'ouest par **l'autoroute 573 et la route 369** en direction de Shannon et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier; au centre par la **route 371** en direction de Saint-Gabriel-de-Valcartier et Stoneham-et-Tewkesbury; par **l'autoroute 73 et la route 175** en direction de Lac-Beauport et Stoneham-et-Tewkesbury; finalement, à l'est en direction de Sainte-Brigitte-de-Laval par le **boulevard Raymond et l'avenue Sainte-Brigitte**.

Il n'y a jamais eu de route permanente desservant le territoire de la MRC dans toute sa largeur. Cette lacune avait été partiellement comblée à l'été de 1997 avec l'ouverture de la voie de transit qui traversait la *Base militaire de Valcartier*. Cet accès, qui aura été opérationnel pendant 6 ans, a été fermé à l'automne 2003 suite au prolongement de la rue Montolieu de Val-Bélair jusqu'au boulevard Valcartier, les autorités de la base militaire considérant que le nouveau lien ne justifiait plus «l'accommodement» de 1997. Dans ce contexte, **la MRC appuie les démarches visant à mettre en place un lien routier permanent qui desservirait la MRC d'est en ouest**.

En ce qui a trait au transport ferroviaire, rappelons que la voie appartenant à la *Compagnie de chemin de fer de Québec au Lac-Saint-Jean* et qui traversait les municipalités de Saint-Gabriel-de-Valcartier, Shannon et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier n'est plus en opération et qu'un parc régional linéaire a récemment été créé sur une partie de celle-ci. Les activités dominantes qui y ont été retenues sont le vélo en période estivale et la motoneige en période hivernale.

Pour ce qui est du transport maritime et du transport aérien, nous verrons au **chapitre 10** que les infrastructures de la MRC sont plutôt limitées. Néanmoins, comme la MRC compte plusieurs plans d'eau et cours d'eau qui bénéficient d'un pouvoir attractif considérable, et que le marché de la location d'embarcations se développe substantiellement, elle est tout de même préoccupée par certaines questions liées à la sécurité (ex: vitesse des embarcations, cas des motos marines, dispersion des points d'ancrage), à la qualité de vie des résidents (heures d'utilisation des embarcations), à la qualité de l'eau et aux impacts sur la faune (embarcations motorisées).

7.1 LE TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES

a) Transport en commun

Seule la municipalité de Shannon bénéficie, en partie, du transport en commun dans la MRC de la Jacques-Cartier. C'est à la demande des autorités fédérales, qui assument 100% des coûts du service, que la municipalité a conclu une entente avec le Réseau de Transport de la Capitale (RTC) afin d'offrir le transport en commun aux résidents de la base militaire. Le trajet constitue une extension du parcours 77 desservant Val-Bélair et a pour point limite l'extrémité nord de la base militaire (rue Rochon). Le parcours 77 se rend au terminus les Saules où plusieurs correspondances s'y retrouvent.

En ce qui concerne les autres résidents de la MRC de la Jacques-Cartier, ils n'ont pas accès à un service de transport en commun actuellement. Certaines tentatives ont déjà été faites par le passé pour mettre en place un service de transport en commun, notamment à Lac-Beauport, mais sans succès. Il existe actuellement des projets embryonnaires dans les municipalités de Sainte-Brigitte-de-Laval et de Stoneham-et-Tewkesbury afin de mettre en place un réseau de transport collectif. Rappelons également que lors d'une consultation régionale, tenue en septembre 2003 et traitant des enjeux de planification stratégique, le besoin d'un transport collectif (navette) vers les CÉGEP et l'Université a été soulevé par certains représentants municipaux du secteur est de la MRC.

Par ailleurs, selon les plus récentes projections démographiques, il appert que la population se localisera de plus en plus dans les secteurs périphériques et satellites de l'agglomération urbaine de Québec. Dans ce contexte, l'accroissement et le vieillissement de la population favoriseront possiblement l'établissement d'organismes de transport collectif dans notre territoire. Il apparaît donc opportun que la MRC et les municipalités poursuivent leur réflexion sur cette problématique. De plus, la confection du schéma d'aménagement métropolitain par la CMQ s'avèrera un autre exercice qui permettra de se pencher sur le sujet.

b) Transport adapté

Le transport adapté est actuellement disponible dans les municipalités de Fossambault-sur-le-Lac et de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. L'organisme responsable de ce service (Transport Intégration Portneuf) est situé sur le territoire de la MRC de Portneuf.

Les autres municipalités de la MRC n'offrent aucun service organisé de transport adapté. Sur le territoire de la MRC de la Jacques-Cartier, seuls les CLSC offrent le transport adapté (CLSC La Source, Jacques-Cartier et Orléans¹⁹). Cependant, le service ne s'adresse pas à l'ensemble de la

¹⁹ Pour plus d'information au sujet des CLSC, voir le chapitre X, page 9.

population handicapée, mais seulement à certaines catégories (ex : les individus à degré de limitation sévère).

D'après le recensement de 1991, le CLSC La Source a sur son territoire 4,42% de personnes handicapées (4005 personnes handicapées sur une population de 90 690). En ce qui concerne le territoire du CLSC de la Jacques-Cartier, on constate 4,23% des gens handicapés (2990 personnes handicapées sur 70 750 personnes). Finalement, le CLSC Orléans compte, quant à lui, 5,46% de personnes handicapées sur son territoire (1425 personnes handicapées sur une population de 26 070).

Par ailleurs, les personnes à mobilité réduite peuvent également utiliser le service de Taxi Coop Québec, dont deux de leurs véhicules, sur un total de 325 ont été modifiés afin d'accueillir ces personnes. Une réservation de 48 heures à l'avance doit cependant être prévue.

Une enquête s'avérerait indispensable afin d'évaluer les besoins des personnes handicapées sur le territoire de la MRC de la Jacques-Cartier au sujet du transport adapté aujourd'hui, car peu de données statistiques sont disponibles.

c) Transport scolaire

On dénombre 10 écoles publiques ainsi qu'une école privée sur le territoire de la MRC de la Jacques-Cartier. Les données compilées au sujet des élèves des Commissions scolaires La Capitale et des Premières-Seigneuries permettent d'estimer à 2578 le nombre d'élèves du niveau préscolaire, primaire et secondaire dans la MRC. Sur ce nombre, 2265 élèves (88.0%), ont utilisé le transport scolaire pour la période 2002-2003²⁰. En ce qui concerne les équipements relatifs au transport scolaire, on dénombre 60 autobus ainsi qu'une berline affectés au transport des étudiants pour la MRC de La Jacques-Cartier.

Selon les données du tableau 12, on remarque un total de 818 élèves inscrits aux écoles Dollard-des-Ormeaux et Alexander-Wolff. Sur ce nombre, 362 étudiants utilisaient le transport scolaire durant l'année scolaire 2002-2003. On observe alors un nombre important d'élèves ayant voyagé à pied, soit un total de 456 élèves demeurant à proximité des écoles Dollard-des-Ormeaux et Alexander-Wolff.

Par ailleurs, il s'avère difficile d'établir le nombre précis d'élèves transportés provenant de la MRC de La Jacques-Cartier et qui fréquentent les écoles Dollard-des-Ormeaux (niveau primaire et secondaire) et l'école secondaire Valcartier faisant partie de la Commission scolaire Central Québec, car beaucoup de ces élèves sont de provenances diverses dans la Communauté métropolitaine de Québec.

²⁰ Données incluant l'école Dollard-des-Ormeaux relevant de la Commission scolaire Central Québec.

En ce qui a trait à l'École de foresterie et de technologie du bois de Duchesnay (institution de niveau professionnel), un transport scolaire offert par la Commission scolaire de La Capitale est accessible aux étudiants fréquentant cet établissement. Au cours de l'année scolaire 2002-2003, 158 étudiants ont fréquenté cet établissement dont 80 étudiants utilisaient le transport scolaire régulièrement. Un seul autobus était à leur disposition, dont deux départs s'effectuaient par jour en provenance de la ville de Québec; un départ le matin pour les cours de jour, et un second départ en soirée, pour les cours du soir.

Tableau 12 - Nombre d'élèves et nombre d'autobus dans la MRC de La Jacques-Cartier, 2002-2003

Commission scolaire LA CAPITALE	NOMBRE D'ÉLÈVES	NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS	NOMBRE D'AUTOBUS
<i>Niveau préscolaire et primaire</i>			
École Alexander-Wolff	492	*362	*8
École Joli-Bois	102	103	2
École Jacques-Cartier	556	482	14
<i>Niveau secondaire</i>			
École Saint-Denys Garneau	74	55	5
Commission scolaire des PREMIÈRES-SEIGNEURIES	NOMBRE D'ÉLÈVES	NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS	NOMBRE D'AUTOBUS
<i>Niveau préscolaire et primaire</i>			
École Montagnac	549	539	12+1 berline
École du Trivent	279	210	8
École du Harfang-des-Neiges	526	514	11
Commission scolaire CENTRAL QUÉBEC	NOMBRE D'ÉLÈVES	NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS	NOMBRE D'AUTOBUS
<i>Niveau secondaire</i>			
École Mont Saint-Sacrement (Institution privée)	757 ¹	63 ³	2 ⁴
Total	2578⁵	2265⁵	60+1 berline⁵

² Le nombre total d'élèves inclus des élèves en provenance de la MRC de La Jacques-Cartier, mais également de d'autres territoires à l'extérieur de notre MRC.

³ Ce nombre total d'élèves inclus seulement des élèves appartenant au territoire de la MRC de La Jacques-Cartier.

⁴ Le nombre d'autobus inscrit est dédié aux élèves appartenant au territoire de la MRC et ce nombre n'est pas inclus dans le total d'autobus

⁵ Chiffre excluant l'École Mont Saint-Sacrement.

d) Transport par autocar

Aucun service de transport par autocar n'est disponible sur le territoire de la MRC de La Jacques-Cartier. Les citoyens de notre territoire ont donc recours aux services d'autocar Orléans Express et d'Inter-car, dont les terminus sont situés à Sainte-Foy et à la Gare du Palais à Québec. Pour les destinations d'autocars Orléans Express, les passagers se dirigent soit en direction de Montréal, destination pour laquelle plusieurs départs journaliers sont offerts. Orléans Express dessert également le territoire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Pour les personnes qui désirent une destination plutôt vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean, les autobus Inter-car sont à leurs dispositions. De plus, deux arrêts sont offerts sur le territoire de la MRC de La Jacques-Cartier, soit Le Relais Centre d'Aventure Lac-Beauport situé dans la municipalité de Lac Beauport et un second arrêt situé dans le parc de la Jacques-Cartier, au 6650, boulevard Talbot (Station d'essence Esso) à Stoneham. Par contre, ces arrêts situés sur le territoire de La Jacques-Cartier ne s'effectuent que sur demandes à la compagnie d'autobus Inter-car.

e) Transport par taxi et limousine

En ce qui concerne le transport par taxi, deux associations de taxis desservent le territoire de la MRC de La Jacques-Cartier. Ces deux organismes (Association Coopérative Taxi Québec et Taxi Coop Québec) sont des entreprises de Québec qui rendent possible le transport sur tout le territoire de la MRC. De plus, les citoyens de la MRC ont une possibilité d'avoir recours à trois services de limousines, en l'occurrence Service de limousines Guy Samson, situé à Cap-Rouge, le Groupe Limousine A-1 ainsi que le Groupe LIMO Québec, situés dans la ville de Québec.

Objectifs d'aménagement

Maintenir une desserte routière adéquate et sécuritaire de son territoire.

Assurer le bien-être de la population en limitant l'impact négatif de la circulation motorisée, notamment routière, sur le milieu de vie.

Intention d'aménagement

Améliorer le réseau routier supérieur en priorisant sa réfection et son réaménagement.

S'associer plus étroitement avec les autorités de la Défense nationale dans le maintien du lien routier traversant la Base militaire.

S'assurer que les activités riveraines aux corridors routiers supérieurs ne soient pas des sources de problèmes pour les usagers de la route et les propriétaires riverains, tant sur le plan fonctionnel que sécuritaire.

Favoriser des pratiques urbanistiques encadrant l'interférence pouvant exister entre la circulation routière sur le réseau routier supérieur et l'utilisation du sol environnante.

Promouvoir l'usage sécuritaire du vélo, de la motoneige et des VTT par la mise en place d'infrastructures adaptées.

Promouvoir une circulation sécuritaire sur nos plans d'eau et nos lacs, et soutenir les efforts visant à ce que cette circulation se fasse dans le respect de la capacité de support du milieu et le bien être de la population.

Régir les utilisations du sol à proximité des voies de circulation routière pouvant poser des problèmes au chapitre du bruit.

Favoriser la localisation des sentiers de motoneige dans des endroits où les impacts sur les milieux urbanisés seront réduits.

Régir les utilisations du sol à proximité de l'emprise ferroviaire abandonnée.

Appuyer le projet de lien routier visant à desservir la MRC d'est en ouest.

7.2 LA NATURE DES INFRASTRUCTURES ACTUELLES

Afin de préciser le rôle du réseau routier dans la desserte de notre territoire, nous avons développé une typologie de nos principales voies de circulation. Cette typologie est basée sur la classification fonctionnelle du réseau routier qui est effectuée par le MTQ²¹, mais est quand même adaptée à la nouvelle réalité régionale découlant de l'ouverture de la route traversant la *Base militaire* à la libre circulation. Cette typologie est définie comme suit :

- 1) le **réseau autoroutier** regroupe l'ensemble des infrastructures autoroutières;
- 2) le **réseau national** rassemble essentiellement les grands axes interrégionaux et ceux reliant entre elles les principales agglomérations urbaines du Québec (i.e. celles comptant plus de 25 000 habitants);
- 3) le **réseau régional** fait le lien entre les agglomérations secondaires dont la population varie généralement de 5 000 à 25 000 habitants et aussi entre celles-ci et les principales agglomérations urbaines d'une même région administrative;

²¹ Le MTQ a publié une carte à cet effet en 1990; certains changements ont par la suite été apportés à la classification et ont été recueillis dans : Ministère des Transports du Québec, *Inventaire du réseau routier. MRC de La Jacques-Cartier*, novembre 1994.

- 4) Le **réseau collecteur** a surtout comme vocation de relier les petites agglomérations de moins de 5 000 habitants à celles qui sont plus importantes, mais sert également à relier les municipalités d'une même MRC de façon à y retrouver au moins un réseau intra-MRC;
- 5) Le **réseau local** permet de relier les petites agglomérations entre elles et d'accéder à la propriété rurale;
- 6) Le **réseau d'accès aux ressources** mène à des zones d'exploitation forestière ou d'exploitation de substances minérales à grande échelle ainsi qu'à des zones de récréation ou de conservation qui sont sous juridiction gouvernementale.

Conséquemment, voici comment se décrit notre réseau routier en fonction de ces définitions. L'**autoroute 73** à Stoneham-et-Tewkesbury et l'**autoroute 573** à Saint-Gabriel-de-Valcartier font part partie du réseau autoroutier. Ensuite, il y a un tronçon de la **route 175** à Stoneham-et-Tewkesbury qui fait partie du réseau national, soit celui qui s'étend de l'intersection avec la route 371 jusqu'à la limite entre la MRC de La Jacques-Cartier et la MRC de La Côte-de-Beaupré. Les **routes 367 et 369** dans la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier ainsi que la **route 369** dans les municipalités de Shannon et Saint-Gabriel-de-Valcartier font quant à elles partie du réseau régional. Pour sa part, notre **réseau collecteur** est structuré comme suit:

- une partie de l'**avenue Sainte-Brigitte** dans la municipalité de Sainte-Brigitte-de-Laval, soit de son intersection avec la rue du Couvent jusqu'aux limites de la ville de Beauport;
- le **boulevard du Lac** dans la municipalité de Lac-Beauport;
- l'**avenue du Hibou** dans la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury et son prolongement par la **1^{ère} avenue** jusqu'à son intersection avec la route 371;
- une partie du **chemin de la Grande Ligne** dans la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury, soit de son intersection avec la route 371 jusqu'à son intersection avec l'avenue du Lac;
- une partie de l'**avenue du Lac** dans les municipalités de Stoneham-et-Tewkesbury et Lac-Delage, soit les 760 premiers mètres de son intersection avec le chemin de la Grande Ligne;
- la **route 371** dans les municipalités de Stoneham-et-Tewkesbury et Saint-Gabriel-de-Valcartier;

- la portion du **boulevard Valcartier** qui s'étend de l'accès principal du *Village Vacances Valcartier* jusqu'aux limites de la Ville de Québec ;
- la portion de la **route de Fossambault** qui ne fait pas partie de la route 367 dans la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier;
- une partie du **boulevard Gingras** dans les municipalités de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et Fossambault-sur-le-Lac, soit les 1 920 premiers mètres de son intersection avec la route de Fossambault.

Quant à lui, le réseau routier local est composé des autres routes ou tronçons que nous considérons importants pour le développement de notre territoire, et le réseau d'accès aux ressources se trouve essentiellement sur les terres du domaine public du nord de la MRC ainsi que sur les terres du *Séminaire de Québec* et de la *Domtar*.

La description de notre réseau routier est illustrée sur format papier à l'annexe cartographique et sur format numérique duite dans les formats DGN et DXF. Les fichiers se nomment "INFRAST" et ont été enregistrés dans le répertoire "TRANSPOR" du CD.

7.3 LES PROBLÈMES D'UTILISATION DU RÉSEAU

a) Autoroute 73 / route 175

Le **tableau 13** montre les flux de circulation sur les principaux axes routiers de notre territoire. De ce tableau, on note en premier lieu que les débits de circulation et le pourcentage de camions sont très élevés dans l'axe de la route 175 et de l'autoroute 73. C'est d'ailleurs pour pallier à des problèmes évidents de circulation que cette autoroute a été prolongée sur notre territoire à l'automne de 1994. L'extension s'est effectuée sur une distance de 9 km et a nécessité un investissement de 40 millions \$, soit plus 4 millions \$ du km linéaire. Le prolongement s'est réalisé à partir du secteur Notre-Dame-des-Laurentides, dans la municipalité de Charlesbourg, et vient joindre la route 175 un peu plus au nord de son intersection avec la route 371.

De cette manière, la partie de la route 175 (boulevard Talbot) qui est située au sud de l'intersection avec la route 371 n'est plus utilisée massivement par une circulation en transit. Cela se constate très bien du **tableau 13** puisque 85% du trafic est désormais drainé sur l'autoroute 73. Voici les principales raisons qui avaient à l'époque démontrée la nécessité de prolonger l'autoroute :

- des débits de circulation très élevés pour une route nationale à deux voies;

- un écoulement de la circulation instable, voir inacceptable dans certaines sections, comme à celle de la route 371 où un niveau de service "E" était enregistré²²;
- de grands écarts de vitesse étaient observés dans le flot de véhicules;
- un manque sérieux de créneaux aux intersections pour permettre à la circulation venant des rues transversales d'accéder à la route 175;
- un développement urbain en saute-mouton parsemé de commerces et de services, et où on dénombrait 25 intersections et 154 entrées privées, dont 37 pour des établissements commerciaux;
- des problèmes de circulation et de sécurité pour la desserte des nombreuses résidences riveraines par le transport des écoliers;
- 161 accidents avaient été relevés sur une période de cinq années, soit de 1982 à 1986, et ceux-ci se concentraient plus particulièrement à l'intersection de la route 371;
- une relation avait été établie entre le nombre d'accidents et le nombre d'accès aux abords (la principale raison était que les collisions survenaient surtout par l'arrière aux intersections et aux accès privés ou commerciaux).

Ces problèmes de circulation et de sécurité s'étant résorbés avec l'avènement de l'autoroute, il importe maintenant de ne pas les reproduire sur le tronçon nord de la route 175, car celle-ci représente toujours la seule voie de communication directe entre les régions de Québec et du Saguenay-Lac-Saint-Jean et qu'en plus, elle donne accès des territoires de récréation majeurs tels la *Réserve faunique des Laurentides* et le *Parc de la Jacques-Cartier*. Cette considération est très importante parce qu'il existe plusieurs indices qui font croire que les problèmes pourraient effectivement se répéter.

D'abord, de l'embranchement de l'autoroute jusqu'à la rue Paré, on dénombre huit intersections, 82 accès et plusieurs terrains vacants soumis une pression urbaine. À noter que le tiers des

²² Le niveau de service est une façon de qualifier les conditions d'écoulement de la circulation sur une route ou à une intersection. Il varie de "A" (meilleures conditions) à "F" (congestion) et reflète différents facteurs comme la vitesse et le temps de parcours, la liberté de manoeuvre et les retards. Une intervention est généralement requise lorsqu'on atteint le niveau "E". Toutefois, sur les routes à vocation récréotouristique comme les nôtres, il faut tenir compte des grandes variations de débits de circulation, ce qui peut conduire à retarder les interventions. Pour le lecteur qui voudrait en savoir plus sur la question de la capacité théorique des infrastructures routières et des niveaux de service, nous le référons à l'ouvrage suivant : Ministère des Transports, *Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, Direction de la planification, 1994.

93 accidents relevés entre l'intersection de la route 371 et la rue Saint-Edmond, de 1985 à 1990, sont directement reliés à la présence des accès (le plus souvent une collision entre deux véhicules ou plus, dont un effectuait une manœuvre de la rive ou vers la rive). Il semble même que le taux d'accidents pour certains secteurs soit élevé (2,00) et supérieur au taux critique (1,78). Mentionnons également que pour le tronçon s'étendant jusqu'à la rue Saint-Edmond, le niveau de service des intersections est "A" (conditions de circulation optimale) et celui de la section courante est "D". Cette situation pour la section courante est acceptable dans le moment, mais en fonction des projections de circulation, le niveau de service "E" serait atteint en 2007 au sud de la rue Crawford et en 2011 au nord de celle-ci. De plus, il faut remarquer que les conditions de dépassement au nord de l'embranchement de l'autoroute s'avèrent insuffisantes. Finalement, étant donné que le pourcentage de véhicules lourds est de beaucoup supérieur à la moyenne des routes de cette catégorie (10% pour une route nationale) et qu'au-delà de 15% des conducteurs roulent à plus de 100 km/h, il existe certaines menaces quant à la sécurité du transport des écoliers.²³

b) Boulevard du Lac

Le boulevard du Lac à Lac-Beauport est lui aussi un axe qui génère un grand débit de circulation. En plus, il donne accès à des équipements récréo-touristiques importants tels le centre de ski *Le Relais* et le club du *Mont Tourbillon*. De 8 500 à 10 000 véhicules empruntent quotidiennement cette artère, tout dépendant de la saison, et 55% du flux de circulation se concentre sur les deux périodes de pointe. Cet axe est donc particulièrement sollicité entre 7 h et 9 h le matin et entre 16 h et 18 h le soir. Cela se comprend très bien quand on sait qu'environ 90% de la population active de Lac-Beauport travaille à l'extérieur de la municipalité, essentiellement dans la Ville de Québec.

Malgré un débit de circulation relativement élevé, on ne peut déceler de réels problèmes de congestion sur le boulevard du Lac; les conditions d'écoulement sont quand même assez stables et le délai d'attente aux intersections n'est pas tellement long. Cette situation s'explique par le fait que la capacité théorique de l'infrastructure est beaucoup plus importante que celle du boulevard Talbot (deux chaussées avec séparation médiane et quatre voies de circulation), qu'un contrôle approprié des intersections est effectué (feux de circulation) et que les caractéristiques géométriques de la route sont bonnes (ex : largeur des accotements et des voies de circulation). En se basant sur les tendances montrées au **tableau 13**, il y a lieu de croire que l'augmentation prévisible de la circulation pour les prochaines années ne devrait pas vraiment changer cette situation. Étant donné que les possibilités d'expansion urbaine de la municipalité de Lac-Beauport sont réelles, le MTQ croit qu'il est tout de même plausible que le boulevard du Lac et son point de jonction avec l'autoroute Laurentienne aient éventuellement à supporter un apport significatif de circulation ce qui, selon le Ministère, pourrait amener certains problèmes.

²³ Ministère des Transports, *Projet pilote de gestion du corridor routier de la route 175 à Stonaham-et-Tewkesbury. Étude d'impact sur l'environnement*, octobre 1997.

c) Avenue Sainte-Brigitte et avenue du Hibou

Comme pour le boulevard du Lac, le **tableau 13** indique que d'autres axes routiers du secteur "Est" de la MRC sont particulièrement sollicités durant les périodes de pointe du matin et du soir, soit l'avenue Sainte-Brigitte à Sainte-Brigitte-de-Laval et l'axe de l'avenue du Hibou, de la 1^{ère} avenue et du chemin de la Grande-Ligne à Stoneham-et-Tewkesbury.

Tableau 13 - Flux de circulation sur les principaux axes routiers du territoire, 1996

Axe routier	DJMA ⁽¹⁾	DJME ⁽²⁾	Hausse annuelle depuis 1990	Pourcentage de camions	Importance des périodes de pointesur 24 h
L'avenue Sainte-Brigitte du noyau urbain jusqu'à Beauport	3 259	3 974	1,7%	2,6%	51,8%
Le boulevard du Lac du centre de ski Le Relais jusqu'à Charlesbourg	8 445	9 935	1,7%	2,2%	55,1%
L'autoroute 73 à Stoneham-et-Tewkesbury	10 200	11 900	2,7%	12,0%	30,4%
La route 175 au nord de l'autoroute 73 à Stoneham-et-Tewkesbury	8 200	9 800	2,7%	17,7%	28,0%
La route 175 au sud de l'autoroute 73 à Stoneham-et-Tewkesbury	1 800	2 100	1,3%	n.d.	n.d.
Av. du Hibou / 1ère avenue / Grande Ligne à Stoneham-et-Tewkesbury	2 702	3 054	1,3%	3,9%	49,4%
La route 371 de Tewkesbury jusqu'à l'autoroute 73	738	946	1,3%	n.d.	n.d.
La route 371 de Tewkesbury jusqu'à Saint-Gabriel-de-Valcartier	395	509	1,3%	n.d.	n.d.
La route 371 de Saint-Gabriel-de-Valcartier jusqu'à Québec	3 951	5 471	1,3%	11,1%	26,7%
Les routes 369 et 573 de Shannon jusqu'aux limites de Val-Bélair	7 692	8 320	2,8%	2,5%	34,5%
La route 369 de Shannon jusqu'à Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	2 775	3 315	1,3%	n.d.	n.d.
La route 367 de Sainte-Catherine jusqu'à Saint-Augustin-de-Desmaures	5 311	6 911	1,6%	6,6%	38,8%
La route 367 de Sainte-Catherine jusqu'à Lac-Sergent	2 795	3 585	1,3%	n.d.	n.d.

Sources : MTQ, *Diagramme d'écoulement de la circulation*, 1992; MTQ, *Analyse de l'Enquête-Cordon sur la circulation entrant sur le territoire central de l'agglomération de Québec*, septembre 1994; Environ (1986), *Étude de faisabilité d'un lien routier est-ouest entre l'autoroute Henri IV, le boulevard Valcartier et l'autoroute Laurentienne*, décembre 1996; MTQ, *Projet pilote de gestion du corridor routier de la route 175 à Stoneham-et-Tewkesbury*, octobre 1997. ⁽¹⁾:DJMA = Débit journalier moyen annuel⁽²⁾:DJME = Débit journalier moyen estival

De fait, dans ces deux municipalités, il y a respectivement 84% et 81% de la population active qui se dirige quotidiennement vers le territoire de la Ville de Québec (le pourcentage se rapportant à la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury inclut la population active de Lac-Delage).

Bien que selon nos premières estimations, le volume de trafic durant les périodes de pointe n'apparaît pas compromettre la capacité théorique de ces infrastructures routières en section courante, il y aurait malgré tout des signes que la fonctionnalité et la sécurité de ces routes structurantes soient affectées.

D'une part, l'avenue Sainte-Brigitte est une route sinueuse en milieu accidenté où on retrouve bon nombre d'intersections et d'accès directs. Un projet majeur de réfection de cette avenue est d'ailleurs en discussion avec le ministère des Transports (voir section 7.3).

En ce qui a trait à l'avenue du Hibou, celle-ci traverse le périmètre d'urbanisation de la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury tout en étant la seule voie qui donne accès à un équipement récréo-touristique majeur du territoire, soit la *Station touristique Stoneham*. Précisons que la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury a adopté, en avril 2000, une résolution requérant du ministère des Transports la formation d'un groupe de travail dont le mandat porterait sur le réaménagement du tronçon formé par le chemin du Hibou et son prolongement sur la 1^{er} avenue ainsi que le segment de la Grande-Ligne joignant la Ville de Lac Delage. Ce groupe de travail se pencherait sur les éléments de problématique suivants :

- Il s'agit d'un axe reliant des infrastructures récréo-touristiques d'importance au niveau régional : Marais-du-Nord, Manoir du Lac-Delage, Club de golf Stoneham, Village de Stoneham, Station touristique Stoneham ;
- Cet axe est fréquenté par une multitude d'usagers (transporteurs, autocars touristiques, automobilistes, cyclistes, piétons) et cette situation affecte sa fonctionnalité au niveau de la sécurité routière ;
- Il s'agit d'un axe structurant au plan intermunicipal qui regroupe certaines activités centrales : complexe communautaire, bibliothèque, centre commercial, hôtellerie, activités récréotouristiques et accès à des développements résidentiels ;
- Le réaménagement de ce tronçon routier aurait un impact majeur à l'égard de la consolidation du développement économique de Stoneham-et-Tewkesbury et Lac-Delage.

La MRC de La Jacques-Cartier reconnaît que la situation du chemin du Hibou et son prolongement sur la 1^{er} avenue ainsi que le segment de la Grande-Ligne apparaît préoccupante et que dans ce contexte, elle appui la demande de la municipalité auprès du MTQ. Le plan d'action accompagnant le schéma d'aménagement révisé identifiera le suivi de ce dossier comme étant une priorité régionale.

d) Routes 367, 369 et 371

Une problématique similaire est observée sur les routes numérotées 367, 369 et 371. En effet, le type d'urbanisation linéaire qui s'est traditionnellement pratiqué le long de ces axes a eu comme résultat de multiplier les accès directs et, dans certains cas, les intersections. Cette question nous préoccupe grandement étant donné le rôle que ces axes jouent dans la desserte des pôles d'activités de la MRC.

Tout d'abord, la route 367 est une route régionale de transit qui, en plus de relier certaines municipalités du nord de la MRC de Portneuf avec l'agglomération urbaine de Québec, donne accès à des territoires ou des équipements récréatifs importants tels la *ZEC Batiscan-Neilson*, la *ZEC de la Rivière-Blanche*, la *Réserve faunique de Portneuf*, la *Station écotouristique Duchesnay*, le *Parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf* et la *Plage Lac St-Joseph*. Bien que ce débit soit assez important, il n'en demeure pas moins que les niveaux de services offerts en section courante et aux intersections sur la route 367 apparaissent satisfaisants à l'heure actuelle. Rappelons cependant que, par les années passées, des sommes importantes ont été consenties sur cette route afin de corriger certaines déficiences géométriques et d'atténuer certains problèmes de circulation; la route a été reconstruite sur 6,5 km, des voies de dépassement ont été mises en place et l'intersection avec la route 369 a été réaménagée avec des feux de circulation. Dans les faits, c'est plutôt sur la portion de la route de Fossambault qui n'est pas numérotée que la possibilité de manœuvrer dans le flux de circulation est quelque peu diminuée en été. À ce chapitre, il faut savoir que le site de *Plage Lac St-Joseph* est en mesure de générer une circulation où les conditions d'écoulement sont parfois instables et où on a déjà observé certains problèmes de congestion.

La route 369 a elle aussi une vocation régionale de transit parce qu'elle donne accès au pôle d'activités le plus important de notre territoire, soit la *Base militaire de Valcartier*. Du **tableau 13**, on remarque que le tronçon situé entre ce territoire et la Ville de Québec est sollicité de manière importante, car le volume de trafic avoisine celui de la route 175 et celui du boulevard du Lac. L'autre tronçon de la route 369 qui relie Shannon à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier est moins sollicité, mais il reste que cet axe, qui dispose d'une configuration sinueuse, accidentée et étroite, accueille malgré tout au-delà de quelques 3 000 véhicules par jour en été. Certaines personnes provenant de la MRC de Portneuf ou de l'extrême ouest de notre MRC ou encore à destination de ces deux secteurs, vont même préférer transiter par cet axe au lieu d'utiliser la route 367. Considérant que la partie nord de Shannon s'est passablement développée au cours des dernières années, et qu'il y a également des véhicules qui vont transiter par le chemin Dublin et la route Montcalm, il peut alors arriver que certains problèmes liés à la congestion et à la sécurité puissent survenir à l'intersection avec le chemin Gosford. Ces problèmes vont probablement se présenter avec plus d'acuité dans l'avenir du fait que le chemin Dublin va constituer en quelque sorte une porte d'entrée du *Parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf*.

Notons par ailleurs que sur la route 369, des problèmes de congestion se font sentir en périodes de pointe à la hauteur des deux entrées donnant accès à la *Base militaire*, soit celle de la rue Dalcourt où on retrouve des feux de circulation et celle de la rue Rochon où on retrouve des arrêts obligatoires dans toutes les directions. La situation est cependant plus difficile à la hauteur de l'entrée principale, soit celle de la rue Dalcourt, parce que le rapport débit/capacité est élevé et que les conditions d'écoulement de la circulation sont parfois instables. En certaines occasions, il peut arriver que plusieurs véhicules doivent s'immobiliser et que la proportion de ceux qui passent sans arrêter soit diminuée de manière significative; cela fait donc en sorte que des files d'attentes assez longues sont susceptibles de se former à cette intersection.

Il est possible que cette situation puisse même se détériorer, et ce compte tenu qu'une partie de la circulation quittant le *Village Vacances Valcartier* en fin d'après-midi soit dorénavant tentée d'utiliser l'axe de transit de la *Base militaire*. Sur ce point, l'étude de faisabilité du lien est-ouest a émis l'hypothèse que près de 50% des déplacements qui se destinent vers le *Village Vacances Valcartier* proviennent de l'autoroute Henri IV²⁴. Il est vrai que la signalisation touristique n'a pas été changée sur cette autoroute; c'est-à-dire que l'indication destinée à la clientèle du *Village Vacances Valcartier* est toujours à l'effet que le boulevard Valcartier est accessible via l'avenue Industrielle à Val-Bélair et la rue du Golf à Loretteville. Il est aussi vrai que les véhicules commerciaux ne sont pas autorisés sur la *Base militaire* et qu'une signalisation a été installée afin de détourner la circulation de transit en périodes de pointe sur la rue Rochon. Cependant, plusieurs inconnus demeurent pour les années à venir.

D'abord, afin de surmonter les problèmes d'engorgement et d'obstruction des accès privés dans la partie sud du boulevard Valcartier, il y a lieu de se questionner sur l'intention de certains de faire changer la signalisation touristique ou encore de faire connaître le nouvel accès de manière à ce que la clientèle du *Village Vacances Valcartier* provenant de l'autoroute Henri IV utilise désormais le lien qui traverse la *Base militaire*? Ensuite, sur le territoire de la *Base militaire*, est-ce que les autobus vont être tolérés ou vont plutôt être considérés comme des véhicules commerciaux? En dehors des fortes périodes d'achalandage estival où des problèmes de congestion importants surviennent à Loretteville et à Québec (secteur Neufchâtel), est-ce qu'il y a une économie de temps réel à emprunter la route traversant la *Base militaire*, là où la vitesse autorisée n'est seulement que de 50 km/h? Nous comptons nous associer avec les autorités concernées en vue de trouver des éléments de réponse à ces questions, mais il reste que plusieurs véhicules additionnels risquent à moyen terme d'emprunter l'une ou l'autre des intersections citées ci-haut.

²⁴ Enviram (1986) inc., *Étude de faisabilité d'un lien routier est-ouest entre l'autoroute Henri IV, le boulevard Valcartier et l'autoroute Laurentienne. Rapport final*, décembre 1996.

Pour bien comprendre cette problématique particulière, le **tableau 14** montre la répartition géographique de la provenance de la clientèle du *Village Vacances Valcartier* en période estivale, soit le moment de l'année où l'achalandage est le plus fort. La répartition est basée sur les données et les hypothèses de l'étude de faisabilité du lien entre les autoroutes Henri IV et Laurentienne²⁵. À cet effet, le *Village Vacances Valcartier* accueille environ 500 000 visiteurs par année, soit 350 000 durant les trois mois de la période estivale (70%) et 150 000 durant les trois mois de la période hivernale (30%). Pour la période estivale, cet équipement accueille 80% de sa clientèle en automobile (280 000 visiteurs) et 20% de sa clientèle en autobus (70 000 visiteurs). Avec un taux d'occupation estimé à trois personnes par automobile et à 40 personnes par autobus, on peut alors fixer à 93 350 le nombre d'automobiles qui se destinent au *Village Vacances Valcartier* pendant les mois de juin, juillet et août, et à 1 750 le nombre d'autobus qui en font tout autant durant la même période. C'est ce qui nous donne les moyennes journalières du **tableau 13**.

Tableau 14 - Répartition géographique de la clientèle du Village Vacances Valcartier à l'été de 1996

Axe routier d'origine	Pourcentage	Nombre d'automobiles par jour	Nombre d'autobus par jour
Autoroute Henri IV	48,4%	491	9
Route 369	1,0%	10	---
Autoroute Laurentienne/ route 175	40,6%	412	8
Sud du boulevard Valcartier	8,0%	81	1
Boulevard de la Colline	2,0%	21	1
Total	100,0%	1 015	19

Source : Enviram (1986) inc., décembre 1996.

Il apparaît cependant de l'étude que les jours de fin de semaine pourraient attirer jusqu'à 25% plus de clientèle qu'un jour de semaine, ce qui pourrait faire monter le flot journalier de véhicules jusqu'aux alentours de 1 300. Cet achalandage estival génère alors environ quelques 2 600 déplacements le samedi et le dimanche et 2 050 pour chacun des jours de semaine. Ainsi, par rapport au **tableau 13**, le *Village Vacances Valcartier* drainerait à lui seul de 40% à 50% du débit journalier moyen estival sur la route 371; ce qui s'avère considérable dans la perspective où l'achalandage occasionné par cet équipement récréo-touristique se situe généralement en dehors de la période de pointe du matin et a pour effet d'allonger celle-ci sur toute l'avant-midi. De 9 h à 11 h, on compterait 320 véhicules de plus dans la seule direction nord (1 050) de ce qu'on enregistre dans les deux directions de 7 h à 9 h (730).

²⁵ *Ibid*, annexes 7 et 12.

Cette situation a pour effet de diminuer substantiellement le niveau de service offert en section courante sur le boulevard Valcartier, parce que le rapport entre le volume de trafic et la capacité théorique de la route est susceptible de passer de 0,25 en temps normal aux alentours de 0,70 lors des fortes périodes d'attraction du *Village Vacances Valcartier*²⁶. Elle est également problématique en fin d'après-midi car le retour des vacanciers, qui se fait généralement entre 16 h et 18 h, se conjugue alors à la circulation qui quitte la *Base militaire de Valcartier* par la route 371. Ainsi, les nombreux accès privés que l'on retrouve en bordure de cette route peuvent parfois être obstrués durant de longs moments, et ce c'est sans compter les paramètres inconnus quant au comportement futur de l'intersection avec la route Bilodeau dans les fortes périodes d'achalandage du *Village Vacances Valcartier* (la route Bilodeau est la route par laquelle on peut entrer ou sortir de la *Base militaire* à partir de la route 371).

Au surplus, rappelons que la route 371 est grandement sollicitée par le camionnage lourd. Le nombre de camions qui empruntent cette route varie entre 400 et 600 véhicules par jour, tout dépendant des saisons. D'ailleurs, le pourcentage de véhicules lourds (11,1%) est largement supérieur à ce que l'on retrouve normalement sur une collectrice comme le boulevard Valcartier. Il est important de préciser que la présence d'un lien entre l'autoroute Henri-IV et l'autoroute Laurentienne, même s'il n'est pas prévu pour les prochaines années, n'aurait pas pour effet de régler tellement ce problème. L'étude sur la faisabilité de ce lien a démontré que 75% de la flotte de véhicules lourds, soit de 300 à 450 véhicules par jour, continuerait d'utiliser le même itinéraire qu'à l'heure actuelle, c'est à dire le boulevard Valcartier²⁷. Considérant que la route de la *Base militaire* est fermée aux véhicules lourds et que la proportion du camionnage qui se dirige vers Henri-IV est somme toute réduite (environ 13% représentant 50 à 75 camions par jour), le problème demeure donc entier. Étant donné que c'est durant la période estivale que la circulation lourde est la plus importante, notamment à cause des sites d'extraction, il en résulte que sa combinaison avec l'achalandage du *Village Vacances Valcartier* a pour effet de compromettre la qualité de vie des riverains; cela peut même occasionner des situations qui sont dangereuses autant pour ces derniers que pour les usagers à proprement parler.

e) Caractéristiques techniques des infrastructures routières et état des chaussées

D'autres problèmes liés aux infrastructures routières peuvent être décelés dans notre MRC. D'une part, cela peut provenir du fait que certaines de nos routes ont été construites il y a longtemps et qu'elles ne sont pas conformes aux normes actuelles de conception; les déficiences sont alors susceptibles de concerner : les pentes qui sont trop prononcées; les courbes sous-standards où l'écart entre la vitesse pour les négocier et la vitesse normalement affichée est trop important; la

²⁶ La capacité théorique du boulevard Valcartier a été estimée à 725 véhicules par heure pour une voie. Enviram, *op. cit.*, note 20, p. 74.

²⁷ *Ibid*, annexe 11.

visibilité au dépassement qui est insuffisante; ou encore la section type qui présente une largeur réduite pour les emprises, les fossés, les voies de roulement et les accotements. D'autre part, il y a des problèmes qui peuvent découler du fait que la qualité de roulement offerte actuellement par certaines de nos routes soit diminuée ou qu'on y trouve un grand taux de fissuration.

Comme nous le verrons plus loin, certaines actions ont été prises ou sont sur le point d'être prises afin d'atténuer l'effet de ces problèmes. Toutefois, compte tenu de leur nature très technique, la MRC n'a pas cru bon d'approfondir ces sujets pour le moment. Elle compte plutôt, par son *Plan d'action*, s'associer de plus près avec le MTQ et les municipalités locales afin d'en faire une évaluation plus détaillée.

f) Réseau cyclable

Notre réseau cyclable connaît présentement un développement important dans la partie ouest du territoire. De fait, nous allons voir plus loin que d'autres projets de voies cyclables se sont structurés à partir de celui prenant place sur l'emprise ferroviaire abandonnée; de sorte qu'ils peuvent contribuer aujourd'hui à une intégration plus sécuritaire du réseau pour le secteur "Ouest". La problématique est cependant différente pour le secteur "Est" où, à l'exception de quelques bandes cyclables, le réseau n'est pas vraiment intégré. Certains parcours cyclables identifiés par *Promo-Vélo* dans ce secteur présentent même des risques liés à la sécurité publique, comme cela a déjà été le cas avec le boulevard Valcartier et l'avenue Sainte-Brigitte.

Évidemment, la ségrégation complète des cyclistes avec les automobilistes par des pistes cyclables est souvent recherchée pour des fins de sécurité. Sur cet aspect, il faut souligner que le MTQ et les entreprises d'utilité publique ne s'objectent généralement pas à accepter l'implantation de pistes cyclables à l'intérieur des emprises qu'ils possèdent, du moins lorsque leur utilisation future n'est pas compromise²⁸. Cependant, dans le contexte financier actuel qui est relativement difficile, la ségrégation complète n'est pas l'unique façon d'assurer la protection des cyclistes. L'amélioration de la chaussée, la confection de bandes ou d'accotements asphaltés, une signalisation appropriée et le marquage au sol sont d'autres façons de répondre aux besoins des cyclistes. D'ailleurs, le MTQ permet dorénavant l'asphaltage des accotements de certains tronçons de route du réseau supérieur, et ce afin de rendre possible la réalisation d'itinéraires cyclables régionaux lorsqu'il y a chevauchement avec ce réseau²⁹. En outre, à l'occasion de la construction ou de la réfection de structures tels des ponts ou des viaducs, il peut intégrer les aménagements cyclables à ses travaux. Selon certains barèmes qui restent à déterminer, la participation financière du MTQ pourrait atteindre 50% des frais admissibles dans le cas des projets de voies cyclables qui ne sont pas intégrés à ses travaux, et jusqu'à 100% des frais lorsque les projets sont intégrés à de tels travaux.

²⁸ Ministère des Transports du Québec, *Politique sur le vélo*, mai 1995, p. 17.

²⁹ *Ibid.*, p. 17

Devant ces nouvelles possibilités, la MRC entend donc se servir de son *Plan d'action* pour faire une évaluation détaillée des besoins en la matière. Le but recherché est de mieux orienter les liens cyclables intermunicipaux sur notre territoire.

7.4 LES PROJETS D'INTERVENTION SUR LE RÉSEAU

Outre nos interventions visant à gérer les corridors routiers de manière à maintenir leur fonctionnalité, il est bon de mentionner ici que certains travaux seront effectués afin d'endiguer les problèmes que nous venons de décrire. Voici la liste de ces interventions qui, au fur et à mesure de l'application du *Schéma d'aménagement révisé*, auraient avantage à être complétées par le MTQ et les municipalités locales. Les endroits où se dérouleront les travaux sont identifiés sur la même carte dont il a été question à la fin de la **section 7.1**.

a) Fossambault-sur-le-Lac

- Réfection de la route de Fossambault (secteurs situés à l'entrée de la municipalité ainsi qu'entre la rue du Carrefour et la rivière aux Pins). Projet qui intègre également le réaménagement de l'intersection de la rue Gingras et du boulevard Fossambault. Les travaux ont été estimés à 1,125 millions\$ dont 750 000\$ proviendront de subventions gouvernementales.
- Aménagement d'un nouvel accès routier permettant de desservir le nord de la municipalité de Fossambault-sur-le-Lac et le site de *Plage Lac Saint-Joseph*.

b) Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

- Réaménagement de l'intersection des routes Hébert et Fossambault afin d'en améliorer la sécurité³⁰.
- Stabilisation des berges de la rivière Jacques-Cartier sur une section (275 mètres) de la route Montcalm de façon à permettre l'élargissement de la chaussée et l'aménagement d'une aire de circulation pour les piétons. Les travaux sont prévus en 2004 et seront financés par le biais du programme d'infrastructures Canada-Québec. Le projet prévoit également le réaménagement de l'intersection de la route de Fossambault et de la rue Montcalm. Le coût des travaux est estimé à quelques 850 000\$;

³⁰ Aucune analyse ou projet n'est prévu dans ce dossier par le MTQ car il ne s'agit pas d'intersections jugées les plus problématiques sur le territoire de la Direction territoriale de Québec.

- Un projet de réaménagement de la route 369 est en préparation. Celui-ci consiste principalement à la stabilisation des berges de la rivière Jacques-Cartier et sa réalisation est dans la programmation quinquennale du ministère ;
- Projets de réaménagement de l'intersection de la route 367 et du chemin Thomas-Maher ainsi que de réfection du pont de la rivière Jaune dans le secteur de la Station écotouristique de Duchesnay; ce dernier est prévu à la programmation quinquennale du ministère.
- Aménagement d'un lien routier direct à l'autoroute Henri IV via la route des Érables ;
- Aménagement d'une voie d'évitement sur la route 367, face au parc industriel de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier³¹ ;
- Prolongement de la piste cyclable La Liseuse vers l'est³².

c) Shannon

- À la demande de la base militaire de Valcartier, une étude de circulation à l'intersection de la route 369 et de la rue Place Vanier a été effectuée. Les résultats sont à l'effet que des feux de circulation apparaissent justifiés ainsi que l'ajout de voies de virage. La réalisation n'est toutefois pas prévue avant 2006.
- Un projet de correction de profil à 0,7 km de l'intersection de la route 369 et du chemin Gosford dont le coût est estimé à 1 M\$, est inscrit à programmation quinquennale du ministère.

d) Saint-Gabriel-de-Valcartier

- Correction de courbes sous-standard et correction de fondations sur la route 371. Ce projet est à l'étude au MTQ et il s'étendrait sur une distance de 3,0 km. Nous ne connaissons pas les coûts inhérents à ce projet, ni son échéancier de réalisation.

³¹ Une étude du MTQ a permis de déterminer les problèmes de circulation et de sécurité et d'identifier des mesures correctrices et des mesures de gestion de corridor routier sur la route 367. Dans le secteur du parc industriel, le réaménagement sera réalisé lorsque les besoins de desserte le justifieront. Dans le secteur du Golf, un problème de visibilité a été relevé ; un projet de réaménagement est en préparation et sera intégré à la programmation en fonction des priorités ministérielles.

³² Piste en poussière de pierre située le long de la rivière Jacques-Cartier, sur les anciennes terres de la Domtar qui permet de relier le *Centre de plein-air Dansereau* de Pont-Rouge au *Parc municipal* de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

- Aménagement d'un sentier de motoneige traversant la *Base militaire de Valcartier*. Ce projet est très intéressant car, en plus de s'intégrer avec le tracé de l'emprise ferroviaire abandonnée, il aurait pour effet de donner accès au site du *Village Vacances Valcartier* et de relier le sentier existant qui longe la route 371.
- Le ministère s'est associé avec la municipalité pour trouver des solutions aux problèmes de circulation routière identifiés par la MRC sur le boulevard Valcartier (route 371) lors des journées de fort achalandage au Village Vacances Valcartier. Les recommandations sont à l'effet de prévoir un signaleur à l'intersection du Boulevard Valcartier et de la route 371 lors des jours de fort achalandage, un feu de circulation ou des arrêts toute direction n'apparaissant pas justifié.

e) Stoneham-et-Tewkesbury

Sur la base à la fois du plan stratégique d'intervention 2000-2010 du gouvernement provincial et de l'engagement, en août 2002, des gouvernements provincial et fédéral à partager les coûts à parts égales pour l'élargissement de la route 175, à quatre voies séparées entre Québec et le Saguenay, le ministère a revu la nature et les priorités d'intervention des projets sur l'autoroute 73 et la route 175³³.

La route 175 a été désignée comme une priorité dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Les améliorations qui y sont prévues visent à stimuler le développement économique de la région du Saguenay - Lac-Saint-Jean et à permettre une plus grande fluidité de la circulation et une plus grande sécurité des usagers de la route. Le coût du projet estimé à 525 M\$ sera ajusté une fois les plans et devis élaborés. De plus, les tronçons compris entre les kilomètres 60 et 227 font l'objet d'études d'impact sur l'environnement.

Compte tenu de ces récents développements et des projets en préparation au ministère des Transports pour l'autoroute 73 et la route 175, les améliorations prévus sont les suivantes :

- Les travaux sur l'autoroute 73 pour le doublement à quatre voies de la chaussée entre les kilomètres 54 et 60 à Stoneham-et-Tewkesbury ont débuté en 2002 et prendront fin en 2004. Le coût du projet inscrit dans l'entente avec le gouvernement fédéral est évalué à 20 M\$;
- Une étude d'impact est en cours de réalisation pour le compte de la Direction de Québec du ministère relativement au prolongement de l'autoroute 73 entre les kilomètres 60 et 76 et à

³³ L'information traitant de la route 175 est tirée intégralement de l'avis gouvernemental portant sur le schéma d'aménagement révisé tel que transmis à la MRC en janvier 2003.

l'aménagement d'une route à quatre voies séparées dans la section de la route 175 à Stoneham-et-Tewkesbury entre les kilomètres 76 et 84. Le rapport, qui doit également considérer une option de réaménagement dans l'axe actuel de la route 175 a été déposé e au ministère de l'Environnement à l'automne 2003. Les travaux pourraient éventuellement débiter dès l'obtention des autorisations environnementales requises et se terminer en 2009 ;

- La section de la route 175 entre les kilomètres 84 et 227 sera considérée dans l'étude d'impact sur l'environnement qui a été confiée à un consultant par la Direction régionale du Saguenay-Lac-Saint-Jean pour le réaménagement d'une route à chaussées séparées et l'étude d'impact a été déposée au ministère de l'Environnement à l'automne 2003.

Concernant les problèmes identifiés par la MRC dans l'axe de l'avenue du Hibou, de la 1^{ère} Avenue et de la Grande-Ligne, le ministère a accepté de contribuer à 50 %, pour un montant maximum de 25 000 \$, à la réalisation d'une étude d'opportunité. Cette dernière vise à examiner la nécessité d'intervention et, le cas échéant, à prévoir les réaménagements nécessaires de la route. Un protocole d'entente a été signé avec la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury pour fixer les termes de l'étude qui, confiée par la municipalité à contrat, pourrait être complétée d'ici le printemps 2004.

D'autre part, un sentier de motoneige est en opération sur le territoire de Stoneham. Ce sentier donne accès au *Manoir du lac Delage* en provenance de l'ancien Charlesbourg ou de Lac-Beauport.

f) Lac-Beauport

Le MTQ nous a souligné que certains problèmes pourraient éventuellement survenir sur le boulevard du Lac, sans pour autant nous préciser s'il s'agira de problèmes de congestion, de problèmes liés à la desserte des équipements récréo-touristiques, de problèmes de sécurité ou encore de problèmes liés aux aspects techniques de la route. C'est pourquoi aucune intervention particulière n'est prévue par le MTQ en ce qui a trait au boulevard du Lac.

Par ailleurs, l'impact d'un éventuel projet de casino sur la desserte du boulevard du Lac devra être étudié attentivement. Conformément à la section 10.9 du document complémentaire, un tel projet devra faire l'objet d'une étude de circulation préalable qui sera à la charge du promoteur du projet.

L'étude visée par le paragraphe précédent devrait notamment aborder les éléments suivants : un portrait précis des différents niveaux de service offerts en section courante et aux carrefours en fonction des projections de circulation; elle devrait donner des statistiques détaillées sur les

accidents; et elle devrait établir les principales caractéristiques géométriques de la route. Ce faisant, nous pourrions alors planifier les actions qui s'imposent en matière d'aménagement du territoire.

g) Sainte-Brigitte-de-Laval

- Projet majeur de réfection de l'avenue Ste-Brigitte sur une distance de 3,4 km. Le tronçon situé entre les limites de Beauport jusqu'à la rue du Calvaire serait refait en entier. Les accotements seraient aménagés pour accueillir les marcheurs les cyclistes. Ce projet serait jumelé avec une demande au programme d'infrastructure Québec-Canada, celle-ci visant la mise en place de l'aqueduc et de l'égout dans certains tronçons de cette avenue. La réfection de la route coûterait à elle seule quelques 6 M\$.

D'autre part, nous demandons au MTQ de surveiller étroitement les questions de sécurité routière sur l'avenue Sainte-Brigitte.

7.5 LES VOIES DE CIRCULATION DONT LA PRÉSENCE DANS UN LIEU FAIT EN SORTE QUE L'OCCUPATION DU SOL À PROXIMITÉ EST SOUMISE À DES CONTRAINTES MAJEURES

Le *ministère des Transports du Québec* (MTQ) considère que des niveaux de bruit dépassant 65 dBA_{Leq (24h)} peuvent avoir des impacts négatifs sur la santé et le bien-être des riverains³⁴. Ce niveau représente d'ailleurs le seuil d'intervention du MTQ pour planifier des travaux visant la réduction du bruit. Cependant, le seuil de planification préconisé par le MTQ est fixé à 55 dBA_{Leq (24h)} conformément à la Politique sur le bruit routier. Conformément à ce seuil, le Ministère demande aux MRC et aux municipalités de régir les implantations de nature résidentielle, institutionnelle ou récréatives qui, sans dispositions normatives, se localiseraient à l'intérieur du corridor fortement perturbé par le bruit routier. Pour sa part, La *Société canadienne d'hypothèques et de logement* considère quant à elle qu'un niveau sonore de 55 dBA_{Leq (24 h)} ou moins est acceptable pour un développement de type résidentiel, institutionnel ou récréatif. Par ailleurs, hormis la politique provinciale sur le bruit routier, il est bon de mentionner qu'il n'existe pas, tant au palier provincial qu'au palier fédéral, de règlement ou de loi établissant des standards ou des normes contraignantes en qui concerne le niveau acceptable de bruit en bordure d'une route.

Les voies de circulation problématiques

Il s'agit ici de déterminer quelles sont infrastructures routières de notre territoire qui peuvent causer des contraintes sonores. Pour ce faire, les modalités du guide qui a été publié par le MTQ pour la

³⁴ Ministère des Transports du Québec, *Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, Guide à l'intention des MRC, 1994.

révision des schémas d'aménagement³⁵ ont été grandement utiles. La méthodologie proposée par le MTQ pour estimer les niveaux sonores en bordure des voies de circulation est relativement simple et elle est fonction des débits de circulation et de la vitesse permise.

Selon cette méthode, certaines routes subissent un degré de perturbation sonore important, c'est à dire supérieur à 55 dBA L_{eq} (24h), à l'égard de nouvelles implantations plus sensibles au bruit, en l'occurrence l'occupation résidentielles. Le **tableau 15** montre la position des isophones³⁶ pour les axes routiers problématiques de notre territoire.

Tableau 15 – Axes routiers présentant des contraintes sonores majeures dans la MRC

Axe routier	55 dBA L_{eq} (24 h)	DJME ⁽¹⁾	Vitesse (km/h)
Le boulevard du Lac du centre de ski <i>Le Relais</i> jusqu'aux limites de Charlesbourg	110 m	9 935	70
L'autoroute 73 à Stoneham-et-Tewkesbury	150 m	11 900	100
La route 175 au nord de l'autoroute 73	130 m	9 800	90
La route 371 de Saint-Gabriel-de-Valcartier jusqu'aux limites de Québec	80 m	5 471	70
Les routes 369 et 573 de Shannon jusqu'aux limites de Val-Bélair	95 m	8 320	70
La route 367 de Sainte-Catherine jusqu'aux limites de Saint-Augustin	110 m	6 911	90

Source : MRC de La Jacques-Cartier et MTQ, 1997.

Notes : La position des isophones de l'autoroute 73 et de la route 175 a été établie à partir de l'étude citée à la note 19. Le débit journalier utilisé pour estimer les isophones est celui de la période estivale. ⁽¹⁾ DJME = Débit journalier moyen estival. Les débits de circulation utilisés sont ceux présentés au tableau 13.

L'on y constate que six axes routiers présentent des contraintes sonores et que les distances à respecter pour assurer un niveau sonore acceptable varient de 80 et 150 mètres. C'est donc en fonction de ces distances que la MRC interviendra en matière de gestion des contraintes sonores, et ce de façon variable en fonction du contexte de chacun des tronçons routiers concernés. Ceux-ci

³⁵ Le guide s'intitule *Guide d'évaluation des niveaux sonores en bordure des voies de circulation routière*; il apparaît à l'annexe D du document suivant : Ministère des Transports, *Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, 1994.

³⁶ L'isophone est une courbe unissant des points de même niveau de son.

feront l'objet d'une explication particulière justifiant l'intervention de la MRC.

Les routes qui sont susceptibles de poser des problèmes de bruit sont localisées sur la carte des contraintes anthropiques. Cette carte est produite sous forme papier à l'annexe cartographique ainsi qu'en format DGN et DXF sur le CD du schéma d'aménagement révisé. Les fichiers se trouvent dans le répertoire "ANTHROP" et se nomment "CONMAJ". La carte ainsi réalisée fait partie intégrante du *Schéma d'aménagement révisé*.

➤ **Le boulevard du Lac** du centre de ski *Le Relais* jusqu'aux limites de Charlesbourg

Il s'agit d'un tronçon déjà fortement urbanisé de chaque côté en raison de la présence d'un tissu urbain commercial et résidentiel encadrant cette route. Les possibilités de nouveaux développements résidentiels majeurs à proximité de ce tronçon sont nulles en raison de l'absence de grands terrains vacants disponibles à ces fins (voir la carte du périmètre urbain de la municipalité en annexe du schéma d'aménagement révisé).

Ainsi, aucune zone de développement prioritaire n'est prévue dans la zone tampon requise pour assurer un niveau sonore acceptable tel qu'établie au tableau 14 pour le boulevard du Lac. Par ailleurs, notons qu'il s'agit d'un tronçon situé à l'intérieur du périmètre urbain de la municipalité de Lac-Beauport et donc d'un milieu voué à une occupation urbaine. La présence des infrastructures d'aqueduc et d'égout permet certaines implantations ponctuelles sur les emplacements résiduels isolés. Dans ce contexte, aucune norme particulière n'est établie à l'égard des contraintes sonores pour ce tronçon routier.

➤ **L'autoroute 73** à Stoneham-et-Tewkesbury / **Route 175** au nord de l'autoroute 73

Les abords de ce tronçon routier sont affectés *Rural et Récréo-forestier* au schéma d'aménagement révisé. Étant donné que l'ouverture de nouvelles rues sera désormais interdite à l'extérieur des périmètres urbains dans cette municipalité, les possibilités de nouveaux développements apparaissent donc inexistantes à proximité de ce tronçon routier. Aucune zone de développement prioritaire et aucune affectation résidentielle n'est prévue dans la zone tampon requise pour assurer un niveau sonore acceptable tel qu'établie au tableau 14. Néanmoins, une zone tampon de 150 mètres sera fixée entre le centre de la chaussée de ces axes routiers et tout nouveau développement de nature résidentielle qui pourrait être planifié aux abords de ceux-ci. Cette zone tampon s'applique également à certains usages institutionnels et récréatifs plus sensibles au bruit.

➤ **La route 371** de Saint-Gabriel-de-Valcartier jusqu'aux limites de Québec

Il s'agit d'un tronçon déjà fortement urbanisé de chaque côté en raison de la présence d'un tissu urbain résidentiel encadrant cette route. Les possibilités de nouveaux développements résidentiels à

proximité de ce tronçon sont nulles en raison de l'absence de terrains vacants disponibles. De plus, aucune zone de développement prioritaire n'est prévue dans la zone tampon requise pour assurer un niveau sonore acceptable tel qu'établie au tableau 14. Dans ce contexte, aucune norme particulière n'est établie à l'égard des contraintes sonores pour ce tronçon routier.

➤ **Les routes 369 et 573** de Shannon jusqu'aux limites de Val-Bélair

Les abords de ce tronçon routier sont affectés *Industriel* et *Militaire* au schéma d'aménagement révisé. Puisque l'ouverture de nouvelles rues sera désormais interdite à l'extérieur des périmètres urbains dans cette municipalité, les possibilités de nouveaux développements apparaissent donc inexistantes à proximité de ce tronçon routier. De plus, aucune zone de développement prioritaire et aucune affectation résidentielle n'est prévue dans la zone tampon requise pour assurer un niveau sonore acceptable tel qu'établie au tableau 14. Dans ce contexte, aucune norme particulière n'est établie à l'égard des contraintes sonores pour ce tronçon routier.

➤ **La route 367** de Sainte-Catherine jusqu'aux limites de Saint-Augustin

Les abords de ce tronçon routier sont affectés *Rural* et *Récréo-forestier* au schéma d'aménagement révisé, aires dans lesquelles l'ouverture de nouvelles rues sera désormais interdite. En ce qui a trait au périmètre urbain, aucune zone de développement prioritaire n'est prévue dans la zone tampon requise pour assurer un niveau sonore acceptable tel qu'établie au tableau 14. Néanmoins, une zone tampon de 110 mètres sera établie entre le centre de la chaussée et tout nouveau développement de nature résidentielle, situé à l'extérieur du périmètre urbain, qui pourrait être planifié aux abords de la route 367. Cette zone tampon s'applique également à certains usages institutionnels et récréatifs plus sensibles au bruit.

Parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf

La MRC encadrera également l'utilisation du sol à proximité de l'emprise ferroviaire abandonnée compte tenu qu'une circulation intensive de motoneiges et de vélo y est projetée, notamment par des affectations du territoire appropriées et par la mise en place de zones tampons.

X GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS

10.1 DÉFINITIONS

Pour l'interprétation du présent chapitre, à moins que le contexte ne comporte un sens différent, les mots ou expressions qui suivent ont le sens et la signification qui leur sont attribués ci-après:

Accès

Voie dont la fonction est de permettre aux véhicules d'avoir accès directement à une propriété à partir d'une route d'un réseau routier supérieur ou de se déplacer à partir d'un corridor routier. Il peut s'agir d'une entrée privée, d'une entrée à un commerce ou une entreprise, d'une voie de circulation routière telle une rue, une route locale, un chemin forestier ou autre route d'accès aux ressources, ou encore d'une piste cyclable ou d'un sentier de motoneige ou de VTT.

Corridor routier

Espace qui comprend l'emprise d'une route du réseau routier supérieur ainsi qu'une bande de terrain contiguë qui s'étend jusqu'à une distance de 150 m de chaque côté de ladite emprise.

Largeur avant

Distance mesurée en ligne droite sur la ligne avant d'un lot ou d'un emplacement et qui s'étend entre les lignes latérales d'un tel lot ou d'un tel emplacement.

Ligne arrière d'un lot ou d'un emplacement

Ligne située au fond d'un lot ou d'un emplacement et opposée à la ligne avant.

Ligne avant d'un lot ou d'un emplacement

Ligne située en front d'un lot ou d'un emplacement et coïncidant avec la ligne d'emprise d'une route du réseau routier supérieur.

Ligne latérale d'un lot ou d'un emplacement

Ligne reliant les lignes avant et arrière d'un lot ou d'un emplacement.

Marge de recul avant

Distance à laquelle doit être implanté un bâtiment principal par rapport à la ligne d'emprise d'une route du réseau routier supérieur. Cette distance est calculée perpendiculairement par rapport à ladite ligne d'emprise.

Route du réseau routier supérieur

Route sous juridiction du MTQ et qui fait partie du réseau autoroutier ou du réseau routier national, régional ou collecteur, à l'exception de la route qui traverse la Base militaire de Valcartier, et ce tel que décrit à la **section 7.1** du **volume 1** du *Schéma d'aménagement révisé*. Le réseau local et le réseau d'accès aux ressources ne font pas partie du réseau routier supérieur.

10.2 OBJET

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent seulement qu'aux portions des corridors routiers situées à l'**extérieur** des périmètres d'urbanisation qui ont été établis conformément au **chapitre 3** du **volume 1** du *Schéma d'aménagement révisé*. Pour les portions des corridors routiers comprises à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, les municipalités pourront s'assurer de leur fonctionnalité et de leur sécurité par le biais de plans d'aménagement d'ensemble (PAE) ou de plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Ces outils d'aménagement pourront également être utilisés par les municipalités afin de juger, avec des critères appropriés, de la qualité des projets se situant dans un corridor routier, peu importe si ceux-ci sont localisés à l'intérieur ou à l'extérieur d'un périmètre d'urbanisation.

10.3 MARGES DE REcul AVANT ET ZONES TAMPONS

L'implantation de tout bâtiment principal en bordure de la route 175 (tronçon faisant partie du réseau routier supérieur) doit respecter une marge de recul avant minimale de 30 m. Cette marge tient compte de l'acquisition éventuelle de bandes de terrain par le MTQ pour l'élargissement de la route (la profondeur de ces bandes variera de 5 à 9 m et servira pour l'installation d'un terre-plein central et l'aménagement de vies auxiliaires).

L'implantation de tout bâtiment principal en bordure des autres routes du réseau routier supérieur doit respecter les marges de recul minimales suivantes en fonction de l'usage:

Résidentiel	7,5 m
Commercial	10,0 m
Institutionnel	10,0 m
Agricole	10,0 m
Récréatif	10,0 m
Industriel	15,0 m

Les normes du présent article peuvent cependant être modifiées légèrement si un bâtiment s'implante en respect d'un PIIA, notamment pour prendre en considération la nature même de l'usage (ex: station service) ou le fait que des bâtiments voisins existent et qu'on ne veut pas créer une rupture trop importante avec ceux-ci.

Une zone tampon de 150 mètres est établie le long de l'**autoroute 73** ainsi que le long du tronçon de la **route 175** situé au nord de l'autoroute 73. Cette zone tampon se mesure à partir du centre de la chaussée. Aucun nouveau projet de développement résidentiel n'est autorisé à l'intérieur de cette zone tampon de même que les projets à caractère institutionnel (garderies, résidences

personnes âgées et autres de même nature) ou récréatif (ex : campings) nécessitant un climat sonore faible.

Une zone tampon de 110 mètres est établie le long de la **route 367** (tronçon entre Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier jusqu'aux limites de Saint-Augustin). Cette zone tampon se mesure à partir du centre de la chaussée. Aucun nouveau projet de développement résidentiel situé à l'extérieur du périmètre urbain n'est autorisé à l'intérieur de cette zone tampon de même que les projets à caractère institutionnel (garderies, résidences personnes âgées et autres de même nature) ou récréatif (ex : campings) nécessitant un climat sonore faible.

10.4 CONTRÔLE DES ACCÈS

Aucun accès ne peut être aménagé directement à partir de l'emprise d'une autoroute, sauf s'il s'agit d'un échangeur autoroutier ou d'un carrefour conforme aux normes du MTQ.

L'aménagement de toute entrée à une propriété à partir d'une route du réseau routier supérieur doit respecter les largeurs maximales suivantes en fonction de l'usage :

Résidentiel	6,0 m
Agricole (entrée principale)	8,0 m
Agricole (entrée secondaire)	6,0 m
Autres usages	11,0 m

Pour un usage à caractère résidentiel, un seul accès direct (entrée charretière) à une route du réseau routier supérieur est permis par propriété. Dans le cas des autres usages, un maximum de deux accès directs (entrées charretières) est permis par propriété pour accéder au réseau routier supérieur.

Pour les accès consistant en des voies de circulation routière (route locale, rue, chemins forestiers) ou en d'autres types de voies de circulation de véhicules (sentiers de motoneiges, sentiers de VTT, pistes cyclables), les normes à respecter figurent au **tableau 12** et sont présentées en fonction de la catégorie de la route.

Les normes du présent article peuvent cependant être modifiées si un accès est réalisé en respectant les dispositions d'un règlement sur les PIIA traitant de l'aménagement extérieur des terrains, notamment pour prendre en considération le fait qu'en respectant intégralement les normes présentées ci-haut, il y a des propriétés ou des secteurs du territoire qui ne seront pas desservis adéquatement (ex: terre agricole qui dispose d'un imposant frontage sur rue et nécessitant plus de deux accès; utilisation du sol engendrant une entrée et une sortie simultanée de gros véhicules et nécessitant une largeur d'accès plus grande que prévue; secteur en milieu rural où la densité des implantations justifie un rapprochement des voies de circulation intersectant le

réseau routier supérieur). Une telle réglementation devrait toujours chercher à isoler les accès les uns des autres par des espaces suffisants.

Par ailleurs, les municipalités pourront adopter un règlement sur les PIIA afin de favoriser l'aménagement d'accès communs lorsqu'il existe plusieurs bâtiments à proximité l'un de l'autre. De même, lorsqu'il existe une aire de stationnement sur une propriété, les municipalités devraient s'assurer que l'aménagement de cette aire et l'allée d'accès permettent d'emprunter le réseau routier supérieur uniquement en marge avant.

Tableau 12 - Distances minimales entre deux voies de circulation de véhicules qui permettent d'accéder ou de traverser le réseau routier supérieur (autoroutes exclues)

Type de route	Voie de circulation routière	Autre type de voie de Circulation de véhicules
Route du réseau national	450 m	5 km
Route du réseau régional	325 m	2 km
Route du réseau collecteur	200 m	1 km

Notes: Les distances ne s'appliquent pas aux traverses souterraines ou aménagées sur des viaducs. Les distances se calculent toujours par rapport à la ligne centrale d'une voie de circulation.

10.5 NORMES DE LOTISSEMENT

Les lots ou emplacements qui sont adjacents à une route du réseau routier supérieur doivent respecter les dimensions et les superficies qui apparaissent au **tableau 13**. Dans le cas où les dispositions du présent article s'appliquent de manière concomitante avec celles prescrites à **l'article 3.2** ou **l'article 3.3**, la norme la plus sévère prévaut.

Lorsqu'il est totalement impossible de respecter la largeur avant minimale prescrite par le présent article en raison de la topographie ou de la sinuosité d'une route du réseau routier supérieur, celle-ci peut être réduite d'au plus 20% à la condition que la superficie minimale exigée soit toujours respectée.

Par contre, afin de rentabiliser les investissements déjà consentis, les normes du présent article ne s'appliquent pas aux lots, emplacements ou secteurs du territoire qui, tout en étant situés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, sont tout de même desservis par des services d'aqueduc et d'égout sanitaire, ou par un seul de ces services, en place lors de l'entrée en vigueur du *Schéma d'aménagement révisé*.

Tableau 13 - Superficie et dimensions pour les lots ou les emplacements adjacents à une route du réseau routier supérieur (autoroutes exclues)

Numéro ou nom de la route	Largeur avant Minimale	Profondeur minimale	Superficie minimale
Route 175	150 m	50 m	8 000 m ²
Route 367, 369 et avenue Ste-Brigitte	70 m ¹	40 m	4 000 m ²

1- En ce qui a trait aux routes 367 et 369, la norme s'applique à l'extérieur du périmètre urbain. En ce qui a trait à l'avenue Ste-Brigitte, la norme s'applique entre la rue Tremblay et les limites de la Ville de Québec.

10.6 AFFICHAGE, ENSEIGNES ET PANNEAUX RÉCLAME

Par une réglementation appropriée, les municipalités devraient considérer les trois critères suivants relatifs à l'affichage à l'intérieur des corridors routiers:

- a) l'affichage sur une propriété devrait éviter de porter nuisance aux activités et fonctions se déroulant sur une propriété avoisinante;
- b) l'affichage devrait tenir compte de la vitesse de déplacement du lecteur;
- c) la profusion d'enseignes et de panneaux réclame devraient être évitée.

10.7 AUTORISATION D'ACCÈS DU MTQ

Le droit d'accès délivré par le MTQ en vertu de la *Loi sur la voirie* (L.R.Q. c. V-9) doit toujours accompagner une demande qui est déposée à une municipalité pour un permis de construction, un certificat d'autorisation ou un permis de lotissement inhérent à l'un des projets suivants:

- tout projet de nouvelle construction d'un bâtiment principal situé sur une propriété dont l'accès se fait directement à partir d'une route du réseau routier supérieur;
- tout changement d'usage ou de destination d'un immeuble dans un corridor routier ayant pour effet d'amener de nouveaux accès à une route du réseau routier supérieur;
- tout nouvel usage dans un corridor routier ayant pour effet d'amener de nouveaux accès à une route du réseau routier supérieur;

- toute opération cadastrale ayant pour effet de créer des rues et des chemins se raccordant à une route du réseau routier supérieur.

10.8 AVIS DU MTQ

Une demande de permis de lotissement déposée à une municipalité doit toujours être accompagnée d'un avis du MTQ pour les projets suivants:

- tout projet de développement prenant place dans un corridor routier et comprenant 10 lots et plus, peu importe la localisation éventuelle des entrées qui desserviraient ces lots;
- tout projet de morcellement d'un terrain dont les entrées éventuelles se feraient directement à partir d'une route du réseau supérieur.

L'avis donné en vertu du présent article ne constitue qu'une opinion du MTQ sur les effets d'un projet soumis et, le cas échéant, sur les correctifs susceptibles d'y être apportés. Ainsi, cet avis ne lie aucunement les autorités municipales. Par contre, son contenu peut aisément servir d'avis technique sur la qualité du projet et la fonctionnalité du corridor routier.

10.9 ÉTUDE DE CIRCULATION

Pour tout nouvel usage qui doit se localiser sur une propriété dont l'accès se fera à partir d'une route du réseau routier supérieur et qui générera un déplacement de plus 100 véhicules aux heures d'affluence (à titre d'exemple mentionnons les stations d'essence, les dépanneurs, les magasins à grande surface, les sites touristiques, les restaurants) une étude de circulation doit préalablement être réalisée avant que cet usage soit autorisé. Cette étude détermine les impacts du nouvel usage sur la route ainsi que les aménagements requis pour assurer la sécurité routière et la fluidité de la circulation. Elle est à la charge du requérant désirant implanter le nouvel usage et celui-ci doit la fournir lorsqu'il présente sa demande de permis de construction, de certificat d'autorisation ou de permis de lotissement à la municipalité.