



**Ville de
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier**

MÉMOIRE

**Projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de la
Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures et de la
Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier**

22 février 2007

Présentation de la municipalité

Dans le cadre du projet de réaménagement de la route 367 (route de Fossambault) et du processus d'audiences publiques mené par le BAPE, la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier exprime son point de vue concernant la pertinence et l'urgence de ce projet. Ce mémoire expose les différents arguments qui ont amené la Ville à prendre une position favorable au projet.

La Ville reconnaît et appuie fortement les arguments avancés par le MTQ dans son étude d'impacts. Le présent mémoire en fait état, de façon succincte, et apporte, à leur appui, des précisions additionnelles.

La Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier croît opportun de soumettre une argumentation additionnelle et inédite sur le rôle de la Ville de Sainte-Catherine dans l'armature urbaine régionale. Cette argumentation vient renforcer encore, si besoin était, l'argumentation soumise par le MTQ en faveur de la réalisation du projet dans les plus brefs délais. L'argumentation touchant l'armature urbaine, et ses implications pour justifier le projet de réaménagement, constitue la partie la plus importante du mémoire.

Enfin, la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier entend soumettre à la Commission les raisons de son étonnement face à certaines remarques, faisant état d'une problématique d'étalement urbain dans le cadre de ce projet. La Ville entend montrer que cette problématique ne s'applique aucunement dans le contexte du projet de réaménagement de la route 367.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation de la municipalité	2
Introduction	5
1. Quatre raisons majeures justifiant l'importance et l'urgence du projet de réaménagement de la route 367	7
2. Les effets directs à court terme du projet de réaménagement de la route 367 : inondations sécurité, fluidité.....	9
2.1 Les inondations,	9
2.2 La sécurité.....	9
2.3 La fluidité de la circulation.....	9
3. Les effets indirects à moyen et long terme : effets sur l'économie urbaine locale et régionale	11
4. Les fonctions de centralité de la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.	12
4.1 Les notions de centralité et d'armature urbaine, deux notions importantes pour Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	12
4.2 Position de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans le réseau des municipalités de la MRC.	12
4.3 Position de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans le réseau des villes de la Province de Québec.....	13
5. Les orientations du schéma d'aménagement de la MRC de la Jacques-Cartier et les grandes orientations d'aménagement du plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.....	15
5.1 Les grandes orientations du schéma	15
5.2 Les grandes orientations du plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.....	16
6. L'option proposée est-elle la solution qui aurait le moins d'impacts négatifs sur le milieu ? La question de l'étalement urbain	17
6.1 Une planification et une réglementation responsable	17
6.2 Oui, mais qu'en est-il de l'étalement urbain ?	18
7. L'industrie récréo-touristique à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.....	20
7.1 L'importance de l'industrie récréo-touristique à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.....	20

8. Les flux véhiculaires sur les routes 367 et 36921

Introduction

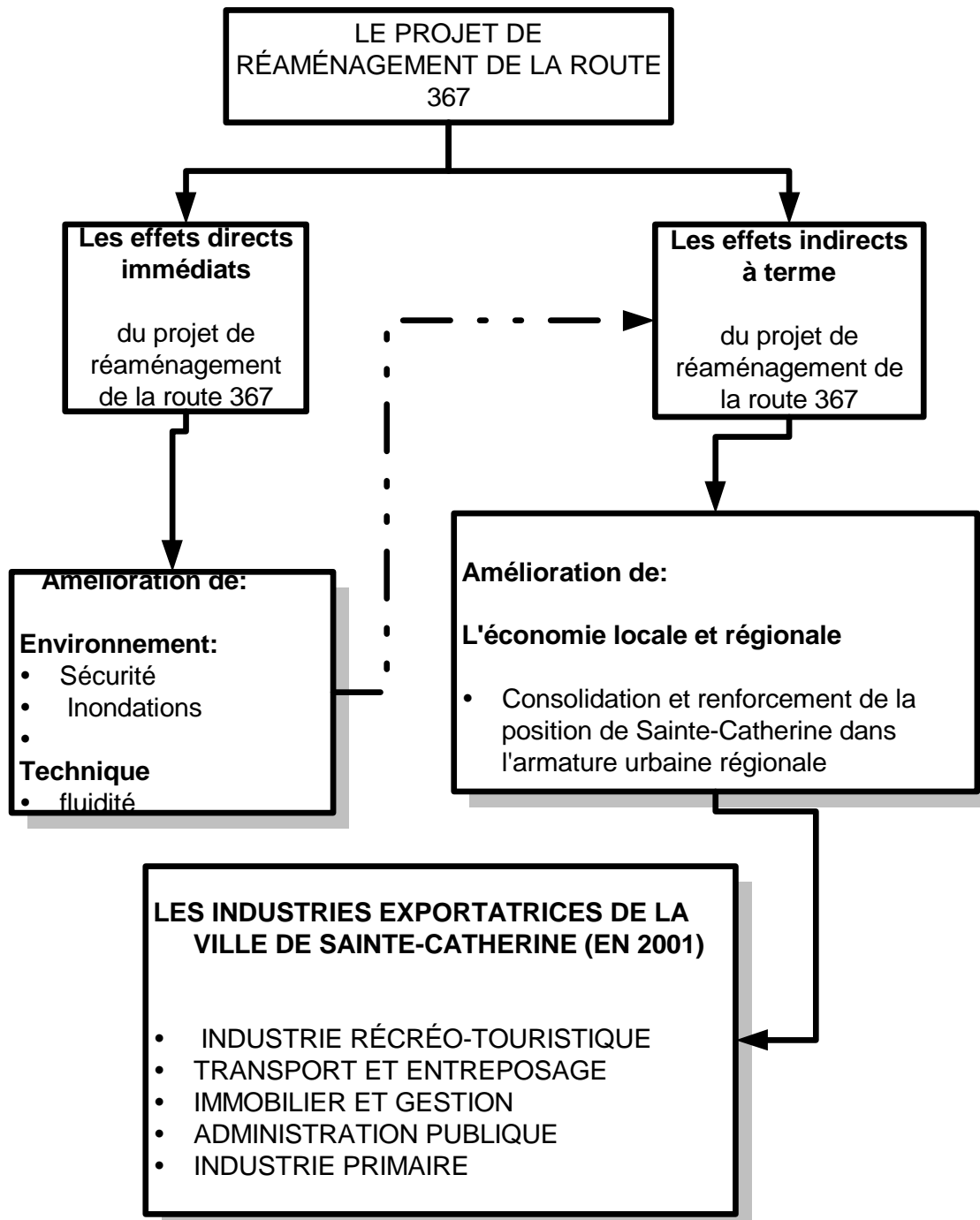
Le présent mémoire comprend deux parties. La première reprend, avec des ajouts, les arguments de base qui motivent le MTQ à entreprendre la réalisation du projet de réaménagement de la route 367.

Ces arguments relèvent de considérations routières fondamentales touchant la sécurité, l'environnement et la fluidité de la circulation. Comme on le voit à la figure 1, il s'agit là des effets directs et immédiats qui résulteront de la réalisation du projet.

Un deuxième ordre d'effets sera induit par ces premiers effets directs, il s'agit d'effets indirects qui se feront sentir à plus long terme mais dont l'importance est, comme le mémoire le démontrera, d'une importance primordiale pour la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et pour la région de Québec.

Il s'agit d'effets d'ordre économique et social. Ils se manifesteront par le biais d'une consolidation des activités économiques qui sont au cœur du rôle de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans le réseau des villes de la région de Québec. La réalisation du projet permettra, comme il sera démontré, de renforcer la position de la Ville dans l'armature urbaine, en tant que pôle de services économiques et sociaux du territoire de la MRC, tel que prévu au schéma d'aménagement, et en tant que pôle récréo-touristique important de la région de Québec. Ce renforcement contribuera non seulement à l'amélioration de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, mais, en plus, à toute la région de Québec.

FIGURE 1: LES EFFETS GLOBAUX DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 367 SUR LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE



1. Quatre raisons majeures justifiant l'importance et l'urgence du projet de réaménagement de la route 367

L'intérêt de la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier pour ce projet remonte à de nombreuses années. Déjà, en 1995, la municipalité adressait au MTQ, par voie de résolution¹, une demande pour la réfection de la route 367, afin de répondre à des problèmes graves d'inondation et de sécurité. Quatre ans plus tard, à la suite de la première rencontre du comité technique, créé, entre autres, pour valider le projet, elle déposait une deuxième résolution précisant la même demande².

La section «historique du projet» de l'étude d'impact sur l'environnement, déposée au ministre de l'Environnement en décembre 2006³, montre que le MTQ est préoccupé par la réfection de la route 367 depuis le début des années 1970⁴. Le MTQ a rencontré les intervenants des villes de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de Saint-Augustin-de-Desmaures en novembre 1998 afin de valider la problématique identifiée concernant la route 367 et convenir de propositions d'intervention⁵.

L'intérêt de la municipalité pour le projet est considérable et repose, d'abord, sur des considérations environnementales et de sécurité extrêmement importantes : la résolution de 1995 fait état d'un problème grave d'érosion et d'inondation alors que la résolution de 1999 insistait auprès du MTQ pour qu'il corrige un problème grave de sécurité routière. La situation est à ce point urgente que, en 2006, le MTQ et la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier sont intervenus pour instaurer des mesures correctrices temporaires dans le cas des inondations.

À ces composantes essentielles de sécurité routière et d'inondation s'ajoute, ensuite, une composante additionnelle de développement socio-économique et de consolidation de l'armature urbaine de la MRC et de la région de Québec dont Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier est une composante essentielle.

En effet, la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier est un centre urbain polarisant dans le contexte de la MRC de la Jacques-Cartier. De plus, elle joue, au nord-ouest de la ville et de la région de Québec, le rôle de pôle de services et de pôle récréo-touristique, ce que confirme, comme on le verra, le schéma d'aménagement de la MRC.

Ce rôle de la municipalité répond au vocable de «croissant vert» qui caractérise la MRC de la Jacques Cartier. Le préfet a qualifié sa MRC de «cour de récréation» de Québec.

¹ Résolution 374-95 (voir annexe)

² Résolution 22-99 (voir annexe)

³ Étude d'impact sur l'environnement, MTQ, décembre, 2006.

⁴ Op. cit. p. 3

⁵ Op. cit. p. 6

La vocation et l'importance des activités récréo-touristiques de la Ville de Sainte-Catherine représentent une composante essentielle de cette «cour de récréation». Cette fonction de «cour de récréation» de la ville de Québec contribue, avec d'autres industries exportatrices de la Ville, à faire en sorte que la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier occupe, comme nous le verrons dans le cadre de ce mémoire, une place particulière dans l'armature urbaine régionale⁶. Or, l'efficacité d'une armature régionale repose, par définition, sur l'efficacité du réseau routier régional qui relie les villes de l'armature entre elles.

Dans le contexte du réaménagement de la route 367, la correction des problèmes sévères de sécurité et d'inondation aura comme effet secondaire, tout aussi essentiel, de contribuer à améliorer le rôle économique de la municipalité en permettant à la route 367 de retrouver sa fonction normale de route régionale.

Le rôle de la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans l'armature urbaine régionale dépend de façon critique de la qualité du réseau routier régional qui la met en relation avec la ville de Québec, autrement dit ce rôle dépend, de façon critique, de la qualité et de l'efficacité de la route 367 qui est son lien le plus direct avec la région de Québec.

Pour toutes ces considérations, la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier a un intérêt manifeste et justifié dans la réalisation du projet de réaménagement tel que proposé par le MTQ.

6

Ensemble des villes et de leurs zones d'influence, constituées en structure hiérarchisée dans un territoire donné. Ces villes assurent la fonction de pôle d'attraction pour leur zone d'influence. Une hiérarchie urbaine s'instaure entre les villes voisines, qui se traduit par une hiérarchie des fonctions (sociales, économiques, culturelles...).

2. Les effets directs à court terme du projet de réaménagement de la route 367 : inondations, sécurité, fluidité

2.1 Les inondations

La gravité de la situation dans le cas des inondations a conduit, en 2004, le MTQ à confier une étude à la firme Genecor pour trouver des solutions aux problèmes de ruissellement lors d'orages violents et suite à la fonte des neiges dans le secteur de la rue de L'Entente à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Il résulte de cette situation des dommages aux accotements, aux fossés et aux résidences et ce, de façon régulière.

Le ministère des Transports a reconnu non seulement l'importance du problème des inondations, mais aussi l'urgence d'intervenir. C'est ainsi qu'au cours des années récentes, il a investi dans des mesures correctives temporaires en collaboration avec la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

Le projet de réaménagement de la route 367 règlera définitivement cette question.

2.2 La sécurité

L'étude du MTQ démontre clairement la gravité de la situation au plan de la sécurité et de l'urgence d'agir. La Ville est tout à fait d'accord avec l'analyse déposée par le Ministère et les interventions qui en découlent.

La Ville tient à souligner que, bien qu'il n'y ait pas de statistiques là-dessus, que le nombre d'accidents relevé par l'étude du Ministère est nécessairement sous-estimé puisqu'il ne tient pas compte des règlements dus à des constats à l'amiable.

Quoique moins graves, par définition, ces accidents ajoutent encore, si besoin était, à la gravité de la situation.

2.3 La fluidité de la circulation

Dans son état actuel, la route 367 ne peut jouer efficacement son rôle de route régionale. Le réaménagement prévu lui redonnera la fluidité correspondant à son statut de route régionale.

Au cours des ans, la construction de résidences le long de la 367 et le développement normal de la région faisant partie de la zone d'influence de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier ont fait en sorte que la route régionale 367 a pris, dans le tronçon sous étude, des allures de rue urbaine avec tout ce que cela implique au plan du transport : nombreuses entrées de résidences privées ou commerciales à quoi

s'ajoutent les achalandages et conflits occasionnés par la circulation d'autobus scolaires.

De plus, l'accroissement naturel de la circulation régionale au cours des ans a fait en sorte que des intersections sont devenues de plus en plus critiques, entre autres, celle de Grand-Capsa et de la route de Fossambault. L'étude d'impact du MTQ documente et justifie abondamment ces aspects.

Ces constatations nous conduisent à souligner, plus avant dans le mémoire, les mesures prises par la MRC et la municipalité pour éviter que le genre de situation, où le développement résidentiel et commercial vient engorger et rendre de moins en moins efficace une route régionale, ne puisse se reproduire à la suite du réaménagement de la route 367.

Cet accroissement de la circulation, il apparaît opportun de le souligner, découle des politiques régionales de développement et d'aménagement. Une de ces politiques majeures a été la construction de l'autoroute 40. La construction d'une autoroute a pour effet d'étendre la zone d'influence du pôle régional principal qu'elle dessert. Dans le cas présent, ce pôle est la ville de Québec.

Il est donc normal, et c'était d'ailleurs un des buts recherchés, qu'un centre urbain comme Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier voit s'accroître le potentiel d'exploitation de ses ressources récréo-touristiques. Ces ressources sont considérables, comme nous pourrions l'apprécier plus loin dans le mémoire.

3. Les effets indirects à moyen et long terme : effets sur l'économie urbaine locale et régionale

Les effets indirects, qui traitent des effets du projet sur l'économie urbaine locale et régionale, sont l'objet d'un traitement plus intensif. Ces effets relèvent directement de la municipalité et n'ont pas, en conséquence, fait l'objet d'un développement élaboré dans le rapport du MTQ, même si les conséquences du réaménagement routier en question vont affecter significativement, comme nous le verrons dans les pages qui suivent, l'armature urbaine et le potentiel de développement socio-économique de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de sa région d'appartenance.

Le projet de réaménagement déposé par le MTQ contribuera à l'accroissement de la qualité de vie des résidents et des visiteurs de la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de sa zone d'influence selon deux ordres d'effets. Nous avons déjà souligné les effets directs ayant trait aux inondations et à la sécurité. Le deuxième ordre d'effets traite du rôle de la municipalité dans l'armature urbaine de Québec et du potentiel de croissance qui en découle directement pour les résidents de la municipalité et, indirectement, pour ceux de la région de Québec.

Des emplois plus nombreux, une assiette fiscale élargie et équilibrée par un apport important venant des activités autres que résidentielles, voilà autant d'éléments contribuant favorablement à la qualité de vie des citoyens d'une municipalité et que, il faut le souligner, le réaménagement de la route 367 favorisera.

La Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier considère et entend démontrer que pour assurer la continuité de la croissance de la base socio-économique de la municipalité et le développement harmonieux et équilibré de cette dernière, le projet de réaménagement de la route 367 s'avère nécessaire.

4. Les fonctions de centralité de la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

4.1 Les notions de centralité et d'armature urbaine, deux notions importantes pour Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

Comment peut-on établir que la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier joue un rôle particulier dans l'armature urbaine de la région de Québec? Le tableau 1 donne les caractéristiques de concentration spatiale qui, justement, ont pour objet de mettre en évidence les activités (ou, au sens de *Statistique Canada (2001)*, les industries) qui, dans une ville, débordent les besoins des résidents et sont, de ce fait, en relation d'échanges avec les villes extérieures.

L'armature urbaine est définie en termes de hiérarchie urbaine :

Les critères de hiérarchie urbaine reposent à la fois sur l'importance de la population, sur les services et équipements offerts par la ville, sur ses fonctions administrative, économique, culturelle, universitaire... Il y a complémentarité entre la ville, qui joue le rôle de « place centrale » et son aire d'influence qui bénéficie de ses services. Il s'ensuit une structuration hiérarchique et des rapports de dominance entre villes voisines dont les aires d'influence, plus ou moins étendues en fonction du rang hiérarchique de la ville dont elle dépend, s'emboîtent et se recourent. Christaller W. *Théorie des places centrales*, 1933.

Il existe un critère qui permet d'identifier les activités économiques qui, dans une ville, sont en relation avec l'extérieur de la ville. Il s'agit du coefficient de concentration spatiale. Ce coefficient permet d'identifier les activités dont le niveau de production déborde les besoins de la ville et qu'elles doivent, en conséquence, trouver un débouché dans d'autres villes.

Ces activités sont qualifiées aussi d'activités de base, ce sont les activités qui exportent leur produit, qui justifient, dans une large mesure, la raison d'être des villes et qui expliquent leur insertion dans le réseau des villes et la place qu'elles occupent dans ce réseau.

4.2 Position de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans le réseau des municipalités de la MRC.

La colonne ICS/MRC du tableau 1 permet de faire ressortir la situation de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans la sous-région que constitue la MRC. On y voit très bien que la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier occupe une position particulière dans la MRC.

Pas moins de sept groupes d'industries affichent, à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, un indice supérieur à l'unité. Cela signifie que la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier est un centre urbain qui joue un rôle particulier dans le réseau des villes à l'ouest de la MRC.

Une analyse plus détaillée de ces industries ayant un coefficient supérieur à l'unité montre que, premièrement, la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, avec un indice de 1.93 pour l'industrie agricole, se distingue en tant que centre urbain rural agricole.

C'est, deuxièmement, un centre urbain qui est caractérisé, relativement à l'ensemble des villes de la MRC, par une industrie de transport et d'entreposage et une industrie manufacturière dont les indices en font une ville exportatrice : ces activités nécessitent éminemment un réseau routier efficace pour se développer.

Quatre autres groupes d'industries, appartenant au groupe des industries de services, ont un indice de concentration spatiale supérieur à l'unité. Il s'agit des groupes immobiliers, commerces de détail, hébergement ainsi que récréation et loisirs.

Cette concentration d'industries de services, ayant un indice plus grand que un, établit que la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier représente un pôle d'attraction dans la MRC de la Jacques-Cartier.

Cette analyse est cependant restreinte à la position de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans le réseau des villes de la seule MRC. Qu'en est-il maintenant si on la positionne dans le réseau des villes de la province de Québec? Sa position de centre se maintient-elle? C'est la question à laquelle la section suivante apporte une réponse.

4.3 Position de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans le réseau des villes de la Province de Québec

La colonne ICS/PROVINCE, du tableau 1, donne une mesure plus robuste du rôle de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans l'armature urbaine. Elle situe en effet la position de cette dernière dans l'armature urbaine globale du Québec.

Ainsi mise en compétition avec l'ensemble des villes du Québec, l'influence de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier demeure significative en tant que centre urbain exerçant une influence en dehors de ses limites.

On constate d'abord que son rôle de centre urbain rural agricole est confirmé avec un coefficient de 1.47 pour l'industrie primaire agricole (ex : pommes de terre).

Le groupe industriel transport et entreposage conserve à ce niveau un coefficient nettement supérieur à un et, à lui seul, indique l'importance d'un réseau routier régional

de qualité pour desservir la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, nous y reviendrons.

La capacité polarisante d'un centre urbain dépend beaucoup de l'importance de son secteur service. On voit que Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier accueille une industrie de service immobilier qui dessert plus que les seuls besoins de la Ville.

Au secteur service, se rattachent l'industrie des arts, spectacles, culture et loisirs et celle de l'hébergement et de la restauration⁷. Avec un coefficient de 1.56, pour le premier groupe, Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier se distingue tout à fait comme un centre exportateur important de loisirs. Nous aurons l'occasion de revenir sur cet aspect qui mérite un traitement à part et sur lequel, comme nous le montrerons, le projet de réaménagement de la route 367 exercera un effet positif important.

En rapport avec le projet de réaménagement de la route 367, il est extrêmement important de souligner l'indice de concentration spatiale très élevé de l'industrie «transport et entreposage». Cet indice montre clairement que la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier est un centre urbain significatif au plan du transport et de l'entreposage.

Ce seul indice justifierait, à lui seul, l'importance et la nécessité pour cette municipalité de disposer d'un réseau de transport régional de qualité, ce que n'offre pas la route 367 dans le contexte actuel pour des raisons de sécurité et de congestion dues, entre autres, à un développement urbain non planifié le long de cette route. L'étude d'impact du MTQ est suffisamment éloquente sur ce sujet pour que nous n'ayons pas à insister.

⁷ Ces deux groupes définissent habituellement ce qu'on qualifie d'industrie récréo- touristique.

Tableau 1									
RECENSEMENT 2001									
	Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier		MRCde-la-Jacques-Cartier			PROVINCE DE QUÉBEC		Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	MRCde-la-Jacques-Cartier
	Nombre d'emplois		Nombre d'emplois						
total	2570		14635			3 644 375,00			
					I.C.S./MRC			I.C.S./PROV.	I.C.S./PROV.
industries primaires	105	4,09%	310	2,12%	1,93	122 905,00	3,37%	1,21	0,63
industries construction	95	3,70%	845	5,77%	0,64	171 125,00	4,70%	0,79	1,23
industries manufacturières	260	10,14%	1195	8,17%	1,24	644 035,00	17,69%	0,57	0,46
commerce de gros	90	3,51%	590	4,03%	0,87	201 080,00	5,52%	0,64	0,73
commerce de détail	260	10,14%	1370	9,36%	1,08	444 460,00	12,20%	0,83	0,77
transport et entreposage	165	6,43%	585	4,00%	1,61	143 610,00	3,94%	1,63	1,01
information et industrie culturelle	10	0,39%	170	1,16%	0,34	107 060,00	2,94%	0,13	0,40
finance assurance	65	2,53%	500	3,42%	0,74	129 060,00	3,54%	0,72	0,96
immobilier location bail	40	1,56%	190	1,30%	1,20	50 195,00	1,38%	1,13	0,94
gestion de société et entreprise	100	3,90%	790	5,40%	0,72	281 970,00	7,74%	0,50	0,70
enseignement	105	4,09%	950	6,49%	0,63	253 180,00	6,95%	0,59	0,93
santé et assistance sociale	200	7,80%	1185	8,10%	0,96	386 110,00	10,60%	0,74	0,76
hébergement et restauration	160	6,24%	880	6,01%	1,04	225 725,00	6,20%	1,01	0,97
autres services (loisirs etc.)	250	9,75%	1150	7,86%	1,24	260 120,00	7,14%	1,36	1,10
administration publique	660	25,73%	3925	26,82%	0,96	221 055,00	6,07%	4,24	4,42
	2565	100,00%	14635	100,00%	1,00	3 641 690,00	100,00%	1,00	1,00

Source : Statistique Canada

5. Les orientations du schéma d'aménagement de la MRC de la Jacques-Cartier et les grandes orientations d'aménagement du plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

5.1 Les grandes orientations du schéma

Nous venons de voir l'importance du rôle de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans l'armature urbaine de la MRC et de la région de Québec. Nous avons vu combien le projet de réaménagement est important eu égard au potentiel des industries qui donnent son rôle de centre urbain polarisant à la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

Dans quelle mesure le schéma d'aménagement de la MRC est-il en accord avec les caractéristiques particulières sur lesquelles repose la vocation de centre urbain de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier? Le tableau qui suit met en lumière les grandes orientations du schéma. On peut y voir que les deuxième, quatrième et cinquième grandes orientations sont particulièrement favorables au rôle de centre-urbain de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et, plus particulièrement, à sa vocation de centre récréo-touristique qui, comme on l'a vu, est une industrie particulièrement forte à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

Tableau 2

Les grandes orientations du schéma d'aménagement de la MRC de la Jacques Cartier

1 – Rechercher une qualité de vie élevée pour la population de la MRC;
2 – Assurer les conditions favorables à la poursuite du développement touristique tout en permettant la diversification de l'économie régionale;
3 – L'utilisation des ressources du territoire dans une perspective de développement durable;
4 – Assurer une protection élevée de l'environnement et mettre en valeur les ressources du milieu;
5 – Favoriser un mode d'occupation du territoire à la fois complémentaire, non concurrentiel et compatible avec celui de la Ville de Québec;
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.

5.2 Les grandes orientations du plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

Les grandes orientations du plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier s'inscrivent parfaitement dans les orientations du schéma régional d'aménagement. On peut lire à la section 2.2 du plan d'urbanisme que :

Les grandes orientations d'aménagement du territoire de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier s'inscrivent dans la continuité de la planification amorcée dans le cadre de la réalisation du schéma d'aménagement de la MRC de la Jacques-Cartier.

Plus spécifiquement, les élus ont retenu la grande orientation majeure suivante :

Développer la vocation de pôle régional de services pour le secteur ouest de la MRC de la Jacques-Cartier (plan d'urbanisme de Sainte-Catherine, 2.2.1).

Cette grande orientation est déjà bien amorcée, surtout quand on tient compte des projets en voie de discussion et de réalisation, nous revenons sur ce thème plus loin dans le présent mémoire. La priorité du développement récréo-touristique est assortie d'une priorité secondaire importante touchant un développement équilibré, c'est cette considération qui a conduit Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier à se doter d'un parc industriel dont le développement est conçu dans le respect de sa vocation première.

L'orientation de développement de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier exige, pour connaître un plein succès, que le réseau routier régional soit efficace. D'où la nécessité et l'urgence du projet de réaménagement de la route 367, tel que proposé par le MTQ.

6. L'option proposée est-elle la solution qui aurait le moins d'impacts négatifs sur le milieu? La question de l'étalement urbain.

6.1 Une planification et une réglementation responsable

La réponse à cette interrogation est positive, pour une raison très simple : le réaménagement proposé est celui qui évite le plus le milieu actuellement bâti, c'est la proposition qui, en conséquence, respecte le mieux le caractère de route régionale de la route 367.

On pourrait ici objecter que ce n'est que partie remise et que, plus ou moins rapidement, la situation prévalant actuellement le long de la route 367 se recréera le long de la nouvelle section de cette route.

À cette crainte légitime, la municipalité et la MRC sont en position de répondre que tel ne sera pas le cas. La leçon de la route 367 a été reçue, comprise et acceptée par les autorités et les aménagistes de la MRC et de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. En conséquence, la MRC et la municipalité ont pris les moyens urbanistiques requis pour protéger la nouvelle route régionale d'un développement abusif.

La réglementation de lotissement (numéro 624-91) de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier stipule que tout terrain localisé le long des routes numéros 367 et 369 à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, ainsi que tout terrain localisé le long de la route de Fossambault, entre la zone 81-C et la limite sud de la municipalité, doit avoir une largeur minimale de 70 mètres (230 pieds).

Cette mesure limite de façon importante l'implantation de nouvelles résidences le long des routes provinciales.

Globalement, les Services techniques de la Ville ont évalué à un maximum de 50, le nombre de nouvelles résidences qui pourront, à long terme, s'installer entre le centre-ville et la limite sud de la municipalité. Ce calcul tient compte des terrains subdivisés avant l'entrée en vigueur de ces mesures et bénéficiant de droits acquis.

Comme le tronçon a une longueur approximative de 7.9 kilomètres, c'est donc un ratio maximal de 6.3 nouveaux accès au kilomètre.

6.2 Oui, mais qu'en est-il de l'étalement urbain ?

La question de l'étalement urbain relève de question d'aménagement des grands centres urbains et de l'émergence de ce qu'il est convenu de qualifier de villes-dortoirs. Sans vouloir entrer dans un débat qui, pour la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, n'a pas sa place dans ce projet, soulignons simplement ce que dit sur le sujet l'encyclopédie Wikipédia :

L'**étalement urbain** est une expression désignant le phénomène de développement des surfaces [urbanisées](#) en périphérie des grandes villes. Cet étalement, qui est lié au développement démographique des [agglomérations](#), se fait avec une densité du bâti d'autant plus faible que l'on s'éloigne du cœur des villes. La faible densité est due au caractère [pavillonnaire](#) de cette urbanisation, la surface occupée par un foyer ([maison](#) + [jardin](#) privatif) étant plus importante que celle d'un [appartement](#) en [immeuble](#), ainsi qu'à l'importance des [espaces naturels](#) conservés dans les communes concernées.

La municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier n'est justement pas une ville-dortoir, ce que les indices de concentration spatiale démontrent clairement : en effet, une ville-dortoir ne cumule pas un ensemble d'indice de coefficient de concentration spatiale supérieur à l'unité comme c'est le cas pour Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

Au plan de l'aménagement et du développement du territoire, le projet de réaménagement de la route 367 s'inscrit nettement dans une problématique de structuration et de consolidation de l'armature urbaine de la région de Québec en vue d'atteindre des objectifs de développement socio-économique.

Sans aller plus avant dans cette question de l'étalement urbain, on peut donner, comme exemple de contribution à ce type de problématique, la continuation de l'autoroute du Vallon (Boulevard Robert-Bourassa) ou celle de l'autoroute Henri-IV.

Dans le cas du projet d'aménagement de la route 367, il s'agit de permettre à cette route de retrouver le niveau d'efficacité de sa vocation initiale. Certes, on en améliorera, par le fait même, la fluidité qui est actuellement réduite, mais pas au-delà de la capacité de conception que la route 367 avait initialement.

Les caractéristiques du marché résidentiel de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier sont connues depuis de nombreuses années et la part de marché résidentiel de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier évolue de façon stable.

Le projet de réaménagement routier ne viendra pas bouleverser cet équilibre; il permettra simplement de faciliter l'évolution normale de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier en tant que centre urbain rural agricole spécialisé principalement en activités récréo-touristiques ainsi qu'en transport et entreposage. De plus, ce projet répond à des besoins sérieux de sécurité routière et d'inondations récurrentes.

7. L'industrie récréo-touristique à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

Nous avons vu au tableau 1 que l'industrie récréo-touristique fait partie des activités exportatrices de la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et que cette industrie contribue ainsi au développement économique de la Ville tout en offrant des produits touristiques de haut niveau non seulement aux résidents de la région de Québec mais aussi à tous les visiteurs du Québec et de l'extérieur.

7.1 L'importance de l'industrie récréo-touristique à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

Le statut de «zone touristique» a été reconnu, par le ministère du Développement économique et régional et de la Recherche, à la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier le 20 juillet 2004.

L'importance de l'industrie récréo-touristique est confirmée dans un plan de développement-marketing (2003).

Ce plan⁸ met en évidence la croissance favorable du produit écotourisme et tourisme d'aventure qui, justement, fait partie du potentiel propre de la MRC de la Jacques-Cartier et, éminemment, de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

Le rapport Zins Beausnesne souligne particulièrement à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier :

- ☞ Des pistes cyclables 68 km;
- ☞ Une piste multifonctionnelle 15 km;
- ☞ Un terrain de golf 18 trous, Club de golf Lac Saint-Joseph;
- ☞ Des centres de plein air;
- ☞ Des lieux de pêche;
- ☞ Visite de ferme;
- ☞ Etc.

Quelques éléments permettent de situer l'envergure régionale de cette industrie. Particulièrement spectaculaires et connus sont l'hôtel de glace installé à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, en 2002, et qui, en 4 ans, a attiré 220 000 visiteurs venus des 4 coins du monde, puis la Station touristique Duchesnay avec son parcours d'aventure en forêt «D'Arbre en Arbre», sur le même site on trouve, depuis 2004, le «Super Labyrinthe» et, enfin, depuis 6 ans la Ville accueille, dans le parc du Grand-Héron, un rodéo ayant acquis une grande renommée.⁹

⁸ Plan de développement Marketing de l'industrie touristique de la MRC de la Jacques-Cartier 2003-2007 Zins Beausnesne et associés, mars 2003. p. II

⁹ Données tirées du document «Investir à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier», p. 10

Le tableau 3 ci-dessous donne un aperçu de l'importance de la fréquentation touristique à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier (ces données sont partielles).

Tableau 3 / Fréquentation touristique à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

Identification	Nombre de visiteurs (pers./jour)
STATION TOURISTIQUE DUCHESNAY	
Hébergement	40 000
Restauration	8 000
Ski de fond	20 000
Activités	3 000
Sentiers pédestres	15 000
Employés	27 375
Hôtel de glace visites	60 000
Hôtel de glace nuités	3 000
Hôtel de glace Arbre en Arbre employés	9 000
Arbres en Arbres	22 000
Labyrinthe	20 000
Aventure Inukshuk traîneaux à chiens	3 500
Centre de formation de la FAPAQ	4 500
Sopfeu	4 000
Catshalac, pêche blanche/été mise à l'eau	500
MRFN direction de la recherche	1 500
Sous-total	241 375
PISTES CYCLABLES	
Le chemin de la liseuse (été)	19 300
Le chemin de la liseuse (hiver) ski	1 600
Piste Jacques Cartier	26 000
Sous-total	46 900
AUTRES ÉTABLISSEMENTS TOURISTIQUES	
Domaine Notre-Dame	26 000
Club de golf Lac-St-Joseph	30 000
Sous-total	56 000
TOTAL	344 275

Le tableau 4 ci-dessous énumère d'autres établissements qui contribuent à une fréquentation touristique importante, mais dont le nombre de visiteurs n'était pas connu au moment de la préparation de ce mémoire.

Tableau 4 / Autres établissements

Identification
Catshalac (Chasse et pêche)
Domaine Fortier (Érablière)
Club de motoneige de la Jacques-Cartier
Club de golf Fossambault
Jardins de détente – centre de santé (À venir)

8. Les flux véhiculaires sur les routes 367 et 369

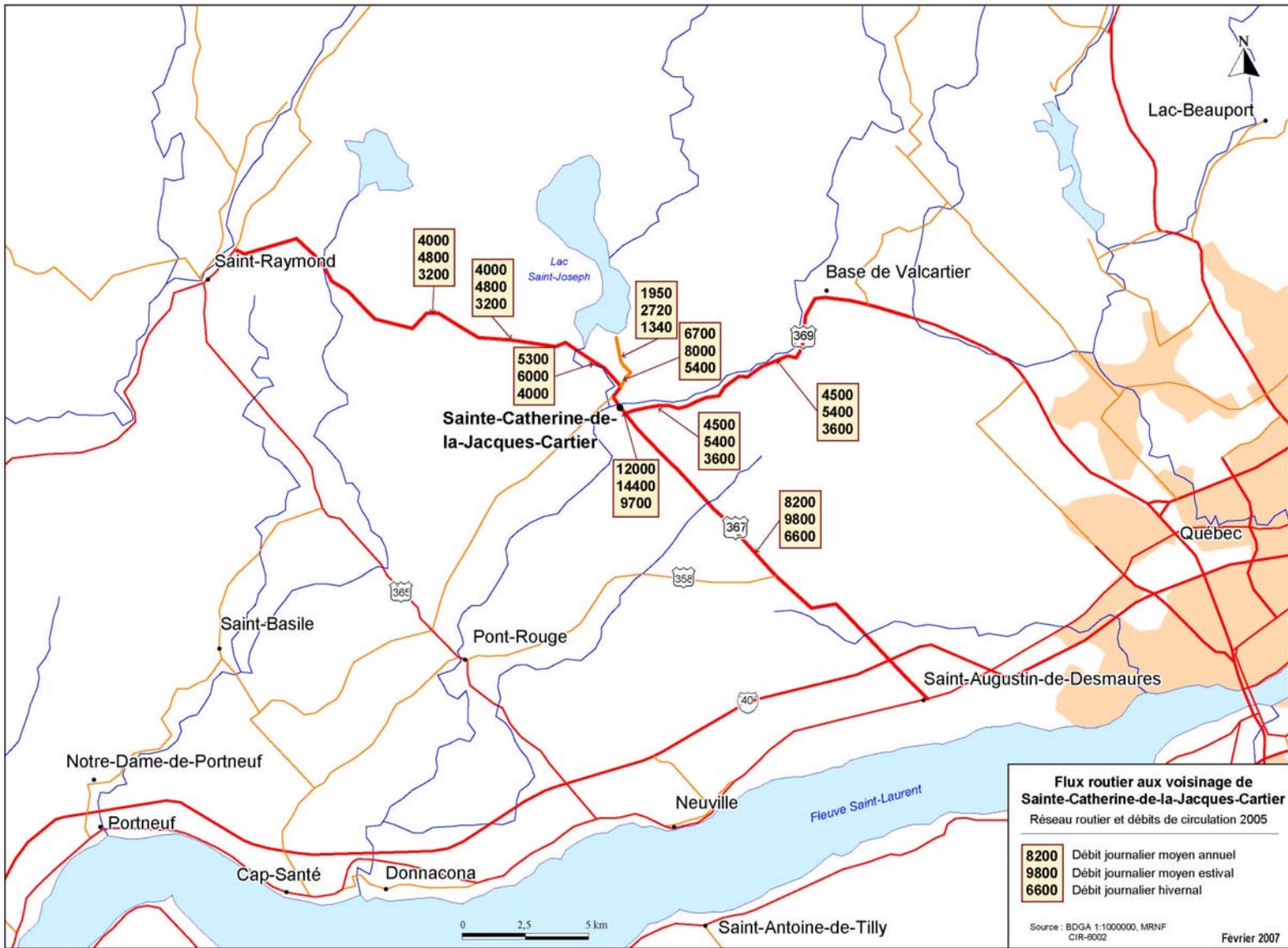
Les flux véhiculaires sur la route 367 démontrent éloquemment cette réalité de l'importance de l'industrie touristique à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, de même que son caractère de centre urbain polarisant le trafic venant de Québec, de Valcartier et de Shannon.

Le MTQ relève en effet un débit journalier moyen estival (djme) de 9 800¹⁰ sur la route 367, un djme de 5 400 sur la route 269 reliant Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier à la municipalité de Shannon, un djme de 14 400 sur la route 367 à la sortie de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier vers les municipalités de Lac-Sergent, Saint-Raymond-de-Porneuf et Lac-Saint-Joseph, avec un débit de 2 720 vers Fossambault-sur-le-Lac. Les flux en période hivernale (djmh) représente en moyenne 67% des flux d'été.

Ces chiffres démontrent largement l'importance du rôle polarisateur joué par la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans la région ouest de la MRC de la Jacques-Cartier.

Comme administrateur public, nous avons un rôle qui prédomine, c'est celui de la sécurité des usagers de la route. Les utilisateurs du réseau routier, qui souhaitent bénéficier des attraits que l'on retrouve dans notre vraie nature, doivent pouvoir le faire en toute quiétude et en toute sécurité.

¹⁰ Source, CIR-6002, mise à jour :2006-08



ANNEXES



EXTRAIT DU LIVRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL
DE LA VILLE DE
SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER

RÉSOLUTION N° 374-95

SÉANCE DU 10 OCTOBRE 1995

RÉFECTION ROUTE 367 DEMANDE AU MTQ

ATTENDU QU'à chaque année, de nombreux accidents surviennent sur la route Fossambault (route 367) aux limites sud de la municipalité de Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de St-Augustin-de-Desmaures, à l'intersection des routes 367 et 358.

IL EST PROPOSÉ PAR madame la conseillère Claudette Côté Sauvé
ET RÉSOLU À L'UNANIMITÉ que demande soit adressée au ministère des Transports du Québec afin d'effectuer les travaux nécessaires pour rendre cette intersection plus sécuritaire notamment dans la courbe à la limite de la municipalité de St-Augustin-de-Desmaures.

ADOPTÉE.

VRAIE COPIE CERTIFIÉE

CE 21 février 2007

Claudette Côté Sauvé
GREFFIÈRE ADJOINTE



Sainte-Catherine-
de-la-Jacques-Cartier

EXTRAIT DU LIVRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL
DE LA VILLE DE
SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER

RÉSOLUTION N° 22-99

SÉANCE DU 25 JANVIER 1999

DEMANDES AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS : SÉCURITÉ ROUTE 367

ATTENDU QUE la route de Fossambault (route 367) constitue le lien principal entre la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et les grands centres urbains ;

ATTENDU QUE la majorité de la population de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier emprunte la route 367 pour ses déplacements reliés au travail, aux études et aux achats ;

ATTENDU la croissance importante de la population dans notre région au cours des dernières décennies (plus rapide que la moyenne de la CUQ.) ;

ATTENDU le potentiel de développement élevé de la municipalité et la mise sur pied de projets comme l'ouverture du parc industriel et la scierie-école de Duchesnay ;

ATTENDU QUE les débits de circulation actuels sont déjà relativement élevés et ce, particulièrement pendant la saison estivale ;

ATTENDU les problèmes de sécurité constatés à certains endroits et le nombre élevé d'accidents sur cette rue ;

ATTENDU les statistiques d'accidents déposées par le Service de police de la Haute St-Charles et le Service de police de la Ville de Québec qui démontrent un problème particulier à l'intersection de la route N° 367 et de la route Grand-Capsa ;

ATTENDU la résolution N° 57-04-1998 de la Ville de Fossambault-sur-le-Lac adoptée le 6 avril 1998 qui demande au MTQ d'apporter des correctifs sur certaines sections de la route afin d'assurer la sécurité des piétons, cyclistes et automobilistes ;

IL EST PROPOSÉ PAR monsieur le conseiller Gérald Juneau

ET RÉSOLU QUE la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier appuie le Ministère des Transports du Québec dans ses démarches de réalisation d'une étude sur le réaménagement de la route 367 à Saint-Augustin-de-Desmaures et à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

IL EST ÉGALEMENT RÉSOLU de présenter au Ministère des Transports du Québec trois situations problématiques existantes sur le territoire de la Municipalité auxquelles le MTQ devra apporter une attention particulière dans les meilleurs délais :

1. Le MTQ devra prévoir le réaménagement de l'intersection de la route 367 et de la rue Edward-Assh, principal accès au parc industriel ;
2. Le MTQ devra également prévoir le réaménagement de l'intersection de la route 367 et de la route Grand-Capsa qui présente des déficiences géométriques et où l'on retrouve un nombre élevé d'accidents ;
3. Le MTQ devra prévoir le réaménagement du tronçon de la route 367 dans le secteur de la rue Laurentienne qui présente des problèmes de visibilité.

ADOPTÉE.

VRAIE COPIE CERTIFIÉE

CE 21 février 2007

Ginette Audet
GREFFIÈRE ADJOINTE

- Des **touristes** à attirer pour des **séjours de destination**.

Un marché de touristes de destination pouvant représenter des dizaines de milliers de nuitées dans la région même de La Jacques-Cartier pour lesquels des groupes de discussion et études menés par Zins Beauchesne et associés confirment l'intérêt pour un séjour haut de gamme dans La Jacques-Cartier.

La demande

Les indicateurs de la demande pointent également dans une direction favorable. On constate en effet :

- Un accroissement continu du **tourisme international** et ce, malgré l'attentat terroriste du 9-11.
- Un **taux de change toujours favorable** par rapport au marché nord-américain et l'augmentation du volume d'**Américains venant en automobile**.
- La demande croissante pour des **forfaits FIT**, notamment par des Européens.
- Une croissance du marché des voyages **en couple** ou **avec des enfants** avec des **séjours multiples, plus courts**, mais **intenses** et une exigence encore plus forte de **convivialité, d'authenticité** et **d'activités**.
- Une proportion non négligeable et croissante, des voyages faits par les **touristes en place dans la région de Québec** (susceptibles d'effectuer une excursion dans La Jacques-Cartier) motivés par la **pratique d'activités de plein air et la visite de sites et parcs naturels**. Et cette propension est plus grande pour la saison hivernale et chez les touristes hors Québec.
- Une demande croissante pour des **réunions de motivation en région** en particulier en **hiver**.

Les clientèles et les produits

En regard des clientèles et des produits particuliers, on note :

- L'accroissement de l'**écotourisme**, du **tourisme de plein air et d'aventure**, avec la recherche de produits nature authentiques, ou tout simplement, l'**accès à la nature**, de la part d'une population québécoise de plus en plus urbanisée.

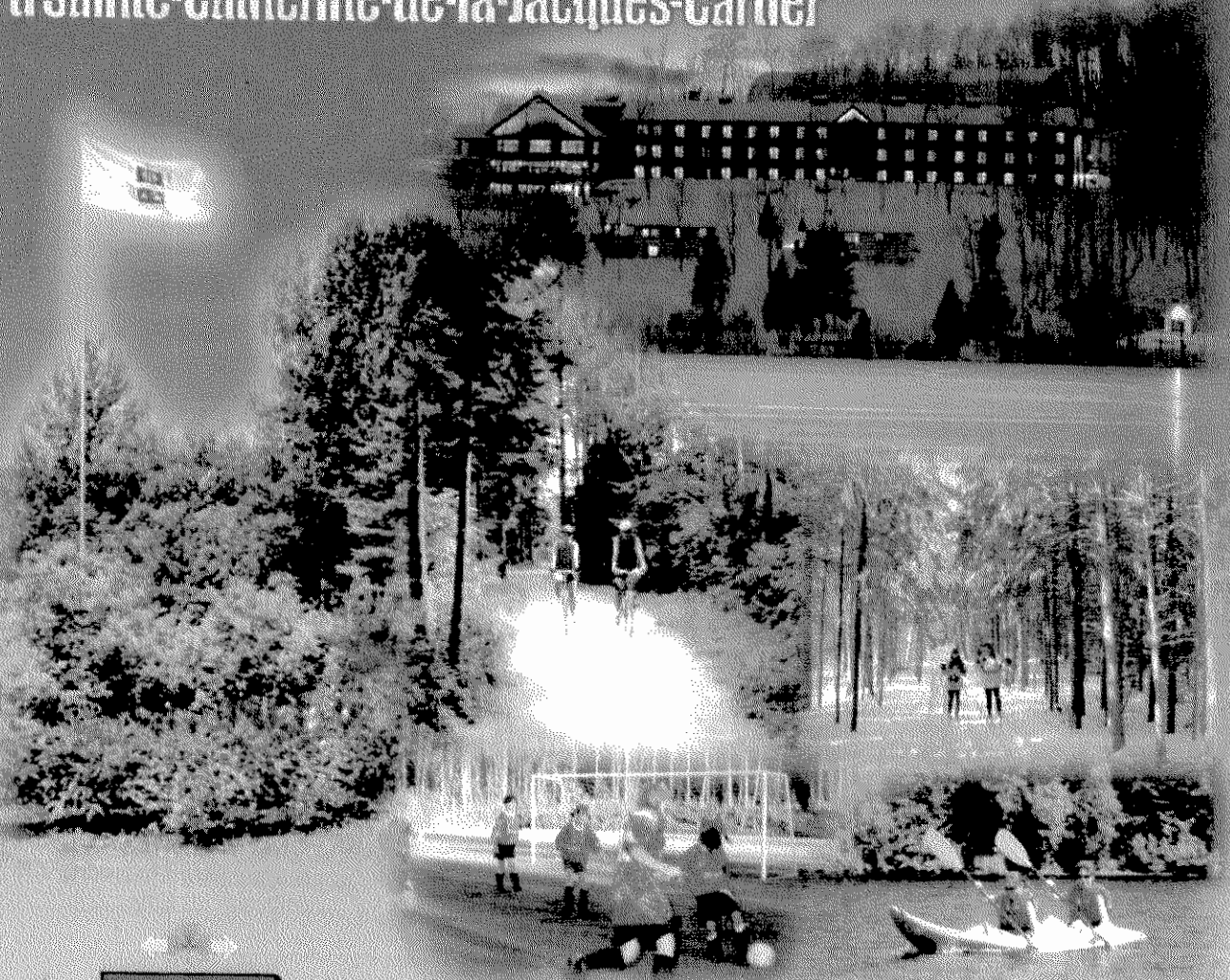
La croissance continue de la randonnée pédestre et du vélo à travers le monde et au Québec.

La popularité croissante du vélo comme mode de découverte d'une région.

La popularité de l'activité touristique motoneige.

Investir

à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier



Ville de
**Sainte-Catherine-
de-la-Jacques-Cartier**

TOURISME

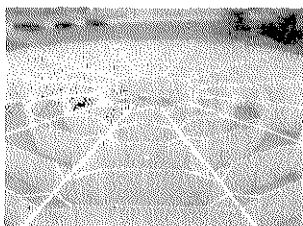
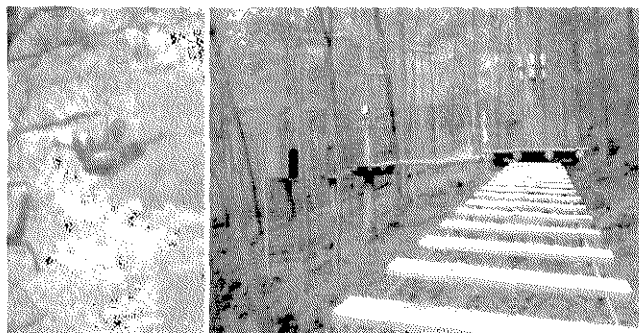
À l'hiver 2002, l'hôtel de glace s'est installé à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, plus précisément à la Station touristique Duchesnay.

En 4 ans, 220 000 visiteurs, une clientèle des 4 coins du monde, ont visité cette attraction touristique importante.

Cet achalandage en hiver et tout autant en été, a incité la Société des établissements de plein air du Québec à construire sur le même site un magnifique hôtel quatre étoiles où sont hébergés touristes et congressistes.



Installé depuis un an sur le site de la Station touristique Duchesnay, le parcours d'aventure en forêt *D'Arbre en Arbre* est une adaptation ludique des parcours d'entraînement militaire.

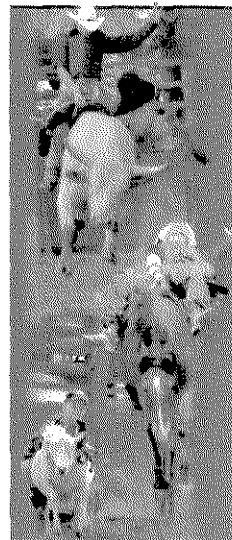


Également sur le site de la Station touristique Duchesnay depuis 2004, le *Super Labyrinthe*, structure dodé-cagonale construite de sections de clôture de bois, propose tout un défi aux petits comme aux grands.

Depuis 6 ans, la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier accueille dans le parc du Grand-Héron, un rodéo ayant acquis une grande renommée, avec sa gamme d'activités diversifiées et des spectacles de rodéo à couper le souffle.

Tenue au début du mois de juillet lors d'un week-end, cette activité attire chaque année de nombreux compétiteurs et une foule de plus d'une dizaine de milliers de spectateurs.

Le plan de développement-marketing de l'industrie touristique de la MRC de La Jacques-Cartier, préparé par la firme Zins Beauséne et Associés, permet de croire que la notoriété de la destination touristique de La Jacques-Cartier se développera de plus en plus.



Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, 19 février 2007

MONSIEUR JACQUES MARCOTTE, Maire
Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
1, rue Rouleau, C.P. 250
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier (Québec)
G0A 3M0

Monsieur le Maire,

La présente est pour vous confirmer l'appui, de l'HÔTEL DE GLACE Québec-Canada inc. et de sa filiale ARBRE EN ARBRE Duchesnay inc., à la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans le cadre du projet de réaménagement de la route 367. À cet effet, c'est sans réserve que nous souhaitons voir notre appui figurer au sein du mémoire que vous présenterai, au nom de la Ville, le 26 février prochain au BAPE.

Divers enjeux sont concernés par un tel projet et militent en sa faveur :

- **La sécurité routière :**

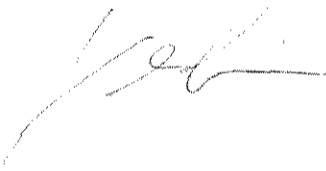
Depuis l'arrivée de nos entreprises depuis 2002 sur le territoire de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, l'achalandage routier sur la route 367 s'est considérablement accru. En effet, les seules activités de nos entreprises génèrent un achalandage total de l'ordre de 100 000 visiteurs annuellement. Une telle pression routière supplémentaire est à même de changer la vocation première de cette route desservant autrefois presque exclusivement résidents et villégiateurs du secteur.

En outre, nous estimons à près de 25 000 nos visiteurs venant de l'extérieur du Québec. Pour ces visiteurs étrangers parlant une autre langue de notre langue officielle, le parcours de la route 367, particulièrement pour le tronçon visé par le projet, présente de réels dangers surtout en contexte hivernal. Ce parcours étroit et sinueux comporte aussi son lot de trafic lourd. Même pour un usager local et régulier, la route de Fossambault entre le Petit Capsa et le Grand Capsa commande une vigilance accrue été comme hiver. Plusieurs de nos visiteurs nous communiquent leur inquiétude à l'égard de ce trajet routier.

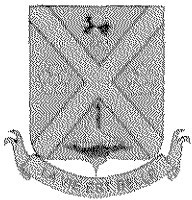
- **Qualité de l'accueil et développement touristique**

Une configuration améliorée du tronçon visé de la route 367, constituera un pas concret dans le sens de l'amélioration de l'accueil touristique offerte à nos nombreux visiteurs. La qualité de cet accueil est à la source même des possibilités de développements touristiques à venir pour Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Le développement de notre entreprise doit essentiellement s'appuyer sur la satisfaction de la clientèle. L'accès et l'accueil des visiteurs font sans conteste partie intégrante de leur expérience de voyage, et donc, de leur degré de satisfaction.

En vous réitérant notre appui, recevez, Monsieur le Maire, mes meilleures salutations.



Jacques Desbois, Président-directeur général
HÔTEL DE GLACE Québec-Canada inc.
143, route Duchesnay
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier (Québec) G0A 3M0



Ville de
Fossambault
sur-le-Lac

Membre de la
M.R.C.
de la Jacques-Cartier

Fossambault-sur-le-Lac, le 21 février 2007.

Monsieur Marcel Grenier, directeur général
Ville de Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
1, rue Rouleau, c.p.250
Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, QC
G0A 3M0

Objet : Résolution d'appui – travaux de réaménagement de la route 367.

Monsieur,

Au nom des membres du conseil, il me fait plaisir de vous transmettre un extrait du livre des délibérations du conseil municipal appuyant les démarches que vous avez entreprises en regard aux travaux de réaménagement de la route 367.

Nous espérons le tout à votre satisfaction et nous vous prions de recevoir nos salutations distinguées.

Johanne Bédard, greffier
Adjointe au directeur général

p.j.

145, Rue Gingras
Fossambault-sur-le-Lac,
Québec, G0A 3M0

Téléphone: (418) 875-3133
Télécopieur: (418) 875-2544
Site Web: fossambault-sur-le-lac.qc.ca
Courriel: fossamb@fossambault.qc.ca



LA VILLE DE
Fossambault-sur-le-Lac
145, rue Gingras
Fossambault-sur-le-Lac, QC G0A 3M0

EXTRAIT DU LIVRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL DE VILLE DE FOSSAMBAULT-SUR-LE-LAC

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
M.R.C. DE LA JACQUES-CARTIER

COPIE DE RÉSOLUTION

NUMÉRO 55-02-2007

SÉANCE DU 20 février 2007

Résolution d'appui – travaux de réaménagement de la route 367

CONSIDÉRANT la correspondance du 8 février 2007 de monsieur Marcel Grenier, directeur général, relative aux travaux de réaménagement de la route 367, entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier;

CONSIDÉRANT l'importance de ce projet pour améliorer la sécurité routière des utilisateurs ainsi que pour solutionner les problèmes importants d'inondations survenus sur ce tronçon de route;

CONSIDÉRANT que la route 367 est le lien routier prioritaire des contribuables de Fossambault-sur-le-Lac pour se rendre à leur résidence;

CONSIDÉRANT qu'il est primordial de rendre cette route plus sécuritaire;

IL EST PROPOSÉ par le conseiller Jean Perron
APPUYÉ par le conseiller Jean Laliberté
ET UNANIMEMENT RÉSOLU :

Que la Ville de Fossambault-sur-le-Lac informe le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) qu'elle appuie les démarches entreprises par la Ville de Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier en regard au projet de réaménagement de la route 367 et soutient le mémoire déposé en ce sens par cette dernière.

Que cette résolution soit transmise au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et à la Ville de Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

VRAIE COPIE CERTIFIÉE

Ce 21 février 2007

Johanne Bédard
Johanne Bédard, greffière

Le 21 février 2007

Monsieur Jacques Marcotte
Maire de Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
1, rue Rouleau
Ste-Catherine-de-la-J.-C. (Québec)
G0A 3M0

Objet : Réaménagement de la route 367

Monsieur le Maire,

La Station touristique Duchesnay appuie le projet de réaménagement de la route 367. Nous justifions notre position dans ce dossier par les éléments suivants;

- La Station a connue une croissance rapide depuis 1999 passant de 12 employés à plus de 130 actuellement.
- Plusieurs partenaires d'affaires sont présents à la Station pour compléter l'offre touristique destinée à une clientèle provenant majoritairement de l'extérieur de la région.
- Plusieurs projets de développement sont prévus au cours des prochaines années pour compléter et améliorer l'offre touristique disponible à la Station dont notamment, un centre de santé qui sera mis en opération en mars 2007.
- Le créneau «nature» de la Station lui confère un avantage concurrentiel par rapport à d'autres secteurs d'hébergement urbain.
- La Station opère sur une base annuelle.

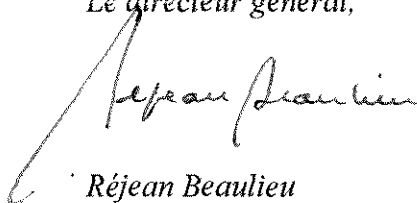
Pour toutes ces raisons, nous croyons que l'achalandage généré par la Station sera en croissance au cours des prochaines années.

...2

Il est donc important d'avoir un accès routier sécuritaire pour la clientèle mais aussi pour les employés de la Station et de tous les partenaires impliqués.

Je vous assure de mon support pour ce projet et vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, mes salutations distinguées.

Le directeur général,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Réjean Beaulieu', written in black ink. The signature is positioned above the printed name.

Réjean Beaulieu