

*lance, la Présidente  
comme Lucie Bigaé*

242

P  NP

**DM9.1**

Projet de réaménagement de la route 367  
entre Saint-Augustin-de-Desmaures et  
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier  
St-Augustin-de-Desmaures 6211-06-106

## Audiences publiques sur l'environnement

Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier  
26 février 2007

\*Projet de réaménagement de la route 367 entre St-Augustin-de-Desmaures et Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

### Plan de mon intervention verbale

#### I. Qui suis-je ?

- Paul-Guy Boucher, citoyen de Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier depuis ma naissance.
- Enseignant, retraité, usager de cette route depuis plus de 40 ans.
- Conseiller municipal 1972-1976 (Premier plan d'urbanisme 1972)
- Maire de Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier 1976-1992.
- Un des maires fondateurs de la MRC de la Jacques-Cartier 1981.
- Préfet de la MRC de la Jacques-Cartier 1987-1992.
- Implication et adoption du premier schéma d'aménagement de la MRC.
- Président du conseil régional de développement région de Québec pendant 4 ans.  
(Opposition au démantèlement de la voie ferrée Québec, Rivière-à-Pierre.)

#### II. Pourquoi suis-je intéressé à ce projet ?

- Toujours intéressé par le développement et l'aménagement du territoire municipal.
- Le développement du réseau routier, plus particulièrement le réseau supérieur, a des impacts importants sur le développement et l'aménagement d'un territoire. (Résidentiel, commercial, touristique, environnemental, etc.)
- L'importance de réaliser une réfection majeure de la route 367 dans ce secteur, pour améliorer la sécurité routière, tant pour les usagers que pour les résidents.  
*\* Pas de résolution de la ville de Ste-Catherine-de-la-J.-C. <sup>A ce jour,</sup> confirmant le choix proposé par le M.T.G. Trocic.*
- Mon souci de protéger le patrimoine bâti, l'environnement, les vocations économiques, résidentielles, agricoles, commerciales, touristiques, de villégiatures, etc, des différentes municipalités à desservir.

### III. Vocation de la route 367 (route régionale de transit)

- État de la situation : route construite depuis les débuts des Seigneuries, de Desmaures et de Fossambault. De St-Augustin à Rivière-Pierre, en descendant St-Germain, F., Fossambault-sur-l. Soc, Loc St-Joseph, Station touristique Duchesneau, Loc Sersant, Loc Sect. 11e, St-Romain, St-Siméon et les Parcs et Recreance de Portneuf. et Rivière-Pierre.
- Lots, nord-sud.

- Voir plan P. 1

- Lots riverains de la 367, parallèles à la route.

- Fiscalité municipale, valeur foncière des propriétés.
  - 80% des revenus municipaux proviennent de la valeur foncière.
  - La ville a un intérêt à ce que les lots soient construits le long des routes existantes, surtout s'ils à la charge du M.T.Q.
  - Par contre, la construction en façade du corridor routier supérieur entraîne des conflits.
- Fractionnement, lotissements des lots en façade de la route 367.

- Schéma d'aménagement régional et plan d'urbanisme local : affectation rurale,

résidentielle rurale, industrielle, forestière. En façade de la route 367, et à proximité de celle-ci.

- Rurale. Rue 7. → 7 Km en façade de la 367. } voir schéma chapitre III p. 4, 8, 9, 15, 20.
- Présidentiellement-rurale. → 4 zones. (2, 3, 4, 5.)
- Industrielle. 8 et 9
- Construction des lots en façade de la route, revenus importants pour la municipalité.
- St-Germain → 227 résidences, sur 7 Km. (Rue 7.)
- St-Augustin → 136 résidences, 3.6 Km.

- Contrôle des accès au corridor routier, superficie et façade minimales exigées. Réf. règlement municipal et de la MRC.

- La règle du 70m, minimum de façade a été appliquée depuis 1999, puisque la majorité des lots à construire sont déjà lotis.

- Avis du MTQ sur les différents accès et lotissements.

- Est-ce que les procédures prévues au schéma de la M.R.C. concernant les accès au réseau supérieur, et les projets de lotissement, ont été respectées?

Réf: chap. X.5 et X.6 art. 10.7 et art. 10.8

→ 12000. personnes.

- Circulation : 12,000 véhicules / jour. Intersection Notre-Dame et Petit Cap-Sa.
  - 80% navette automobile des municipalités desservies, vers Québec
  - 8% transport lourd, en augmentation.
  - 12% autres services, transport étudiant, touristes, etc.

- Travail
- Magasinage
- Étude
- Loisirs.

\* Plus services à la propriété, de proximité

- Motives résidentielle + recyclage (2 fois/semaine)
- Soutploges des accés privés en hiver (tracteur)
- Transport scolaire + transport municipal (chauffeur de jour)
- Différentes affectations du territoire desservi par la 367 (St-Augustin, Ste-Catherine)
  - Résidentielle : → Auto. (Pop. Ste-Germaine → 5000 × 0.8) = 4000 auto.
  - Villégiature + touristes. → Autos + Autos militaires
  - Commerciale → véhicules de service
  - Industrielle et Forestière → transport lourd.
- Plusieurs intersections de routes inter municipales ou locales. (St-Augustin et Ste-Germaine.)

Dangere à plusieurs intersections

-- Services commerciaux éparpillés le long du corridor routier.

- Garage
- Vente automobile sans permis (Intersection des Érables - Fossambault)
- Hébergement champêtre (permis en zone Rue 7.)
- Dépenseur

IV. Le projet d'aménagement proposé est-il acceptable? Tracé C. contournement Est.

- A mon point de vue : non, N'est pas à privilégier.

- La solution proposée n'est pas en continuité des réfections importantes exécutées depuis de nombreuses années dans les municipalités au nord du tronçon concerné.

Entrainera des problèmes de - Dysfonctionnalité, fluidité, et de sécurité.

- Ne respecte pas les objectifs et orientations des différents schémas d'aménagement, de stratégie de développement de la MRC et de la CMQ, en matière de développement →

- Transport en général : → schéma M.R.C. chap. VII.1. et VII.14.
- Transport en commun : → schéma M.R.C. chap. VII.2.
- Projets d'intervention, demande M.R.C. chap. VII.18.19.

durable, environnement, transport en commun, protection du paysage, des terres agricoles, patrimoine bâti, etc.

- Avis du M.T.Q. sur le réseau supérieurs : p. 22.

- Plan directeur d'aménagement et de développement de Québec. DB 7.1. p. 137 à 143.

- Charte des paysages québécois. p. 140

- Favorise l'étalement urbain, l'éloignement constant de la population du centre et des lieux de travail, l'automobile est roi et maître, 'la distance n'a plus d'importance, c'est le temps qui compte.'

\* Voir schéma d'aménagement. Affectation rurale (Rur. 7). p. III, 4

- 4 zones - Résidentielle - rurale. (2, 3, 4, 5.) p. III, 9. et III, 15.

- Parc Industriel (Ind. 8). St-Gathémar. 72 terrains, à 12 minutes de la 40.

- Un développement résidentiel de 300 terrains. (Voir. Riv. 44r. 2004) ville de St-Gathémar

- La solution proposée constitue pour une courte distance et une courte période de temps, une piste de course confortable à 100, 110, 120 Km/h.....sans obstacle, sur 3 Km.

- Si compare au tronçon au nord de la 573, (Val Bélar)

rue Industriel → Montolieu → Base militaire Valcartier (route 369)

- La structure d'échangeur et de voie surélevée proposés constitue une infrastructure habituellement de niveau d'autoroute. Mieux aménagé que l'échangeur avec l'autoroute 40.

- Mais essayons d'imaginer la qualité de vie des résidents de cet environnement : - Bruits des freins - moteurs dans la descente, bruits des moteurs de course dans la voie lente qui interrompent la montée, éclats de lumières etc. Et quel beau paysage et décor rural, champêtre !

- Des bouchons et des accidents aux deux extrémités qui constituent des entonnnoirs, où les accidents seront plus graves que sur le tronçon actuel.

- Heure de pointe du matin → entonnnoir - sud

- Heure de pointe du soir → entonnnoir - nord → limite Grand-Cap - St-Gathémar

- Augmentation du transport lourd, attrait de cette nouvelle route, changement de trajet route 365 et 369 vers la 367.

Les travaux de rénovation et les changements ; la baisse des limites de vitesse (70 Km/h et 50 Km/h) effectuées sur les routes de Transit 365 et 369, à Pont-Rouge et Shannon ont en fait un transfert important de la circulation de Transit, provenant du nord de St-Gathémar de la 367 vers la route 367. Le réaménagement proposé pour Rogers est une solution à court terme, permettant des nouveautés.

- Sur ce tronçon de 3.7 kilomètres, Sécurité, fluidité, fonctionnalité ??? Tranquillité des résidents, oui, en partie seulement.

- Disfonctionnalité par rapport aux différents secteurs du corridor routier dont la réfection importante a déjà eu lieu.

- l'intersection Rang des Achines à signalisation lumineuse au centre de la route.
- Voie ferrée + intersection Yrangois.
- Intersection Grand-Capso (kinote Ste-Catherine).

V. Quelle serait l'alternative acceptable, à prioriser ? Tracé A. Statu quo très amélioré.

- Une alternative basée sur le principe suivant, une publicité passée du MTQ : 'La route, ça se partage.'

La route 367 dessert une région, dont les vocations sont :

80% → résidentielle, (urbaine, rurale) et de villégiature.

20% → Touristique, commerciale, agricole, forestière, industrielle

- Une alternative qui respecte les différentes orientations régionales et de la CMQ en matière d'aménagement, de transport routier et de transport en commun.

- Schéma régional M.R.C. (Transport général & Transport en commun) Chapitre IV.1.1

- Vision stratégique de développement C.M.Q. p. 35. 36. 37.

- Mandat de la C.M.Q. en matière de transport en commun. p. 41 à 46.

- Une alternative qui fasse en sorte que dans un milieu bâti donné, les usagers de la route doivent adapter leur conduite aux conditions de celle-ci, en respectant l'environnement résidentiel, les nombreux usagers de cette route, les conditions de la chaussée, etc., en réduisant leur vitesse, en respectant la signalisation, et en ayant un comportement responsable...

Règles de bonne conduite, en matière de sécurité routière.

- Comparaison avec d'autres sections de route de la région : 365, 369, 371, 138 et 573, concernant la signalisation et les limites de vitesse.

- Route 365, Pont-Rouge. 70 Km. → 50 Km. + signalisation lumineuse.

- 573 → 369, Vol-Bélair → Volcartier → Shannon, 70 Km. → 50 Km.

- 371. Québec → St-Hubert : 50 Km. → 70 Km.

- 138. Newville → St-Augustin 70 Km. 50 Km. (été)

- Le réaménagement de la route 367 entre St-Augustin et Ste-Catherine devrait se faire dans le trajet actuel mais dans des conditions vraiment améliorées sur 3,75 kilomètres, par :

Tracé A. Statu quo très amélioré (3,75 Km.)

Bâti dans  
un milieu  
rural

par:

- 1- Reconfiguration de la chaussée partout où cela est nécessaire.
- 2- Élargissement de la chaussée carrossable.
- 3- Remplissage des fossés, chaînes de rue, (semblables, intersection rang des Mines.)
- 4- Réaménagement des intersections, corrections des courbes, (Grand Capsa, Petit Capsa, Notre-Dame.)
- 5- Limite de vitesse à 70 Km/h sur tout le parcours, jusqu'à l'intersection du rang des Mines. (*Grand-Capsa → rang des Mines.*)
- 6- Marquage de la chaussée et espace protégé pour les virages aux intersections. *Bonne luminosité clignotante, au centre de la route, si il y a lieu, comme intersection Rang des Mines.*
- 7- Lignes doubles, dépassement interdit.
- 8- Aménagements paysagers et plantation d'arbres, afin de créer des écrans visuels aux intersections et ainsi créer un effet de rétrécissement.
- 9- Plantation d'arbres entre la route et les propriétés pour diminuer le bruit.
- 10- Une signalisation adéquate sur tout le parcours, *signaux avancés de limite de vitesse, transport scolaire, etc.*
- 11- Lumières clignotantes (jaunes et rouges) aux trois intersections, (Grand Capsa, Petit Capsa et Notre-Dame.) Selon une étude déposée par la MTQ, cette signalisation diminuerait de 26% le taux d'accident de tout type et de 50% ceux causant des blessures légères, graves ou la mort. *Réf: Document déposé DA23, p. 34*

*Ainsi par la ripartition de Troci A, et un aménagement,*

L'objectif poursuivi par le MTQ de baisser de 50% le taux d'accident graves et ou mortels serait sans doute atteint; de plus le résultat sera encore plus satisfaisant avec la collaboration de la Sûreté du Québec et ou de la Ville de Québec lesquelles exerceront une surveillance accrue de la circulation sur cette portion de route, par des actions préventives et coercitives.

## VI. Autres demandes ou suggestions.

A- Demande à la ville de Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et à la MRC de la Jacques-Cartier d'abroger l'affectation 'industrielle 9' au sud-est du territoire de Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. (Carrière, sablière de (500 mètres par 1 kilomètre) de superficie.)

Activité à incidences lourdes sur l'environnement naturel et humain du secteur.

- Le site proposé est une forêt-évolutive.
- Ste-Catherine a déjà 110 hectare de site d'exploitation ..
- Voir schéma d'aménagement M.R.P. IX.1 à IX.4
- Plan d'action M.R.P. p. 8 et 9.
- Impact important sur le transport et le voisinage.

B- Si jamais le projet du tracé C (voie de contournement à l'est) proposé se réalisait, comme il s'agit d'une percée importante dans le paysage forestier, il faudrait s'assurer de la viabilité et de la longévité des arbres aux abords du corridor routier par un drainage adéquat des eaux de surface du bassin concerné par ce corridor routier qui doivent alors en barrage étanche.

*Il ne s'agit pas de "drainer" le planite" mais les abords du corridor routier.*


C. L'affichage commercial doit être interdit non seulement dans l'emprise mais pour tout affichage commercial visible de la route et destiné aux usagers de la route, sauf pour l'affichage touristique sur panneau bleu conforme à la loi.

## VII. Conclusion

La réfection importante de la route 367, de Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier jusqu'à Rivière-à-Pierre a été réalisée en différentes étapes sous l'égide du MTQ direction de Portneuf ; celle qui nous concerne aujourd'hui, cette réfection de la route 367 section de St-Augustin-de-Desmaures à Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, est attendue depuis plusieurs années. Cependant cette section relève du MTQ, direction de Québec. Les travaux de réfection de cette portion de route, la dernière, doivent donc être exécutés dans la continuité de ce qui est déjà réalisé, et dans le respect des vocations de chacune des municipalités concernées ; et plus particulièrement pour Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, dans le respect de sa vocation de pôle de services à une population d'un territoire à prédominance résidentielle, de villégiature et récréo-touristique.

Je tiens à remercier tous les intervenants de l'attention portée à la présente, particulièrement à vous madame la Présidente, pour nous avoir permis d'exprimer notre opinion sur ce projet qui aura un impact important sur le développement de notre municipalité.

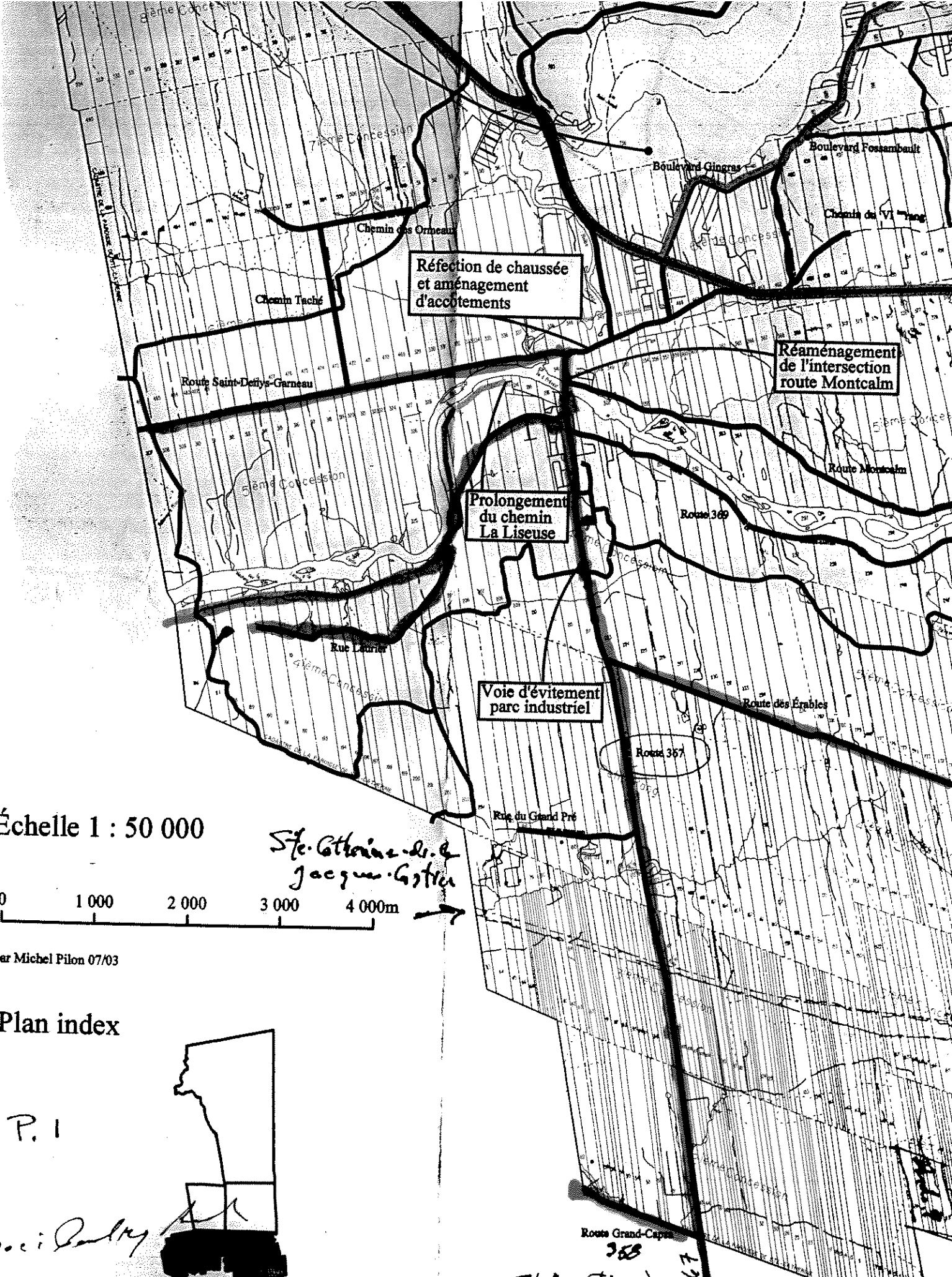
Recevez, madame la Présidente et chacun de vous, intervenants dans ce projet, mes salutations distinguées et l'assurance de ma collaboration.



---

Paul-Guy Boucher





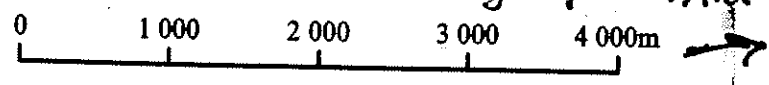
Réfection de chaussée  
et aménagement  
d'accotements

Réaménagement  
de l'intersection  
route Montcalm

Prolongement  
du chemin  
La Liseuse

Voie d'évitement  
parc industriel

Échelle 1 : 50 000

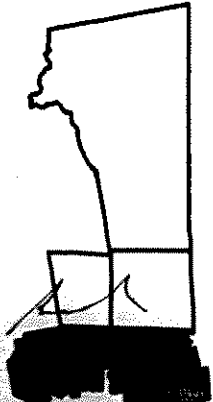


par Michel Pilon 07/03

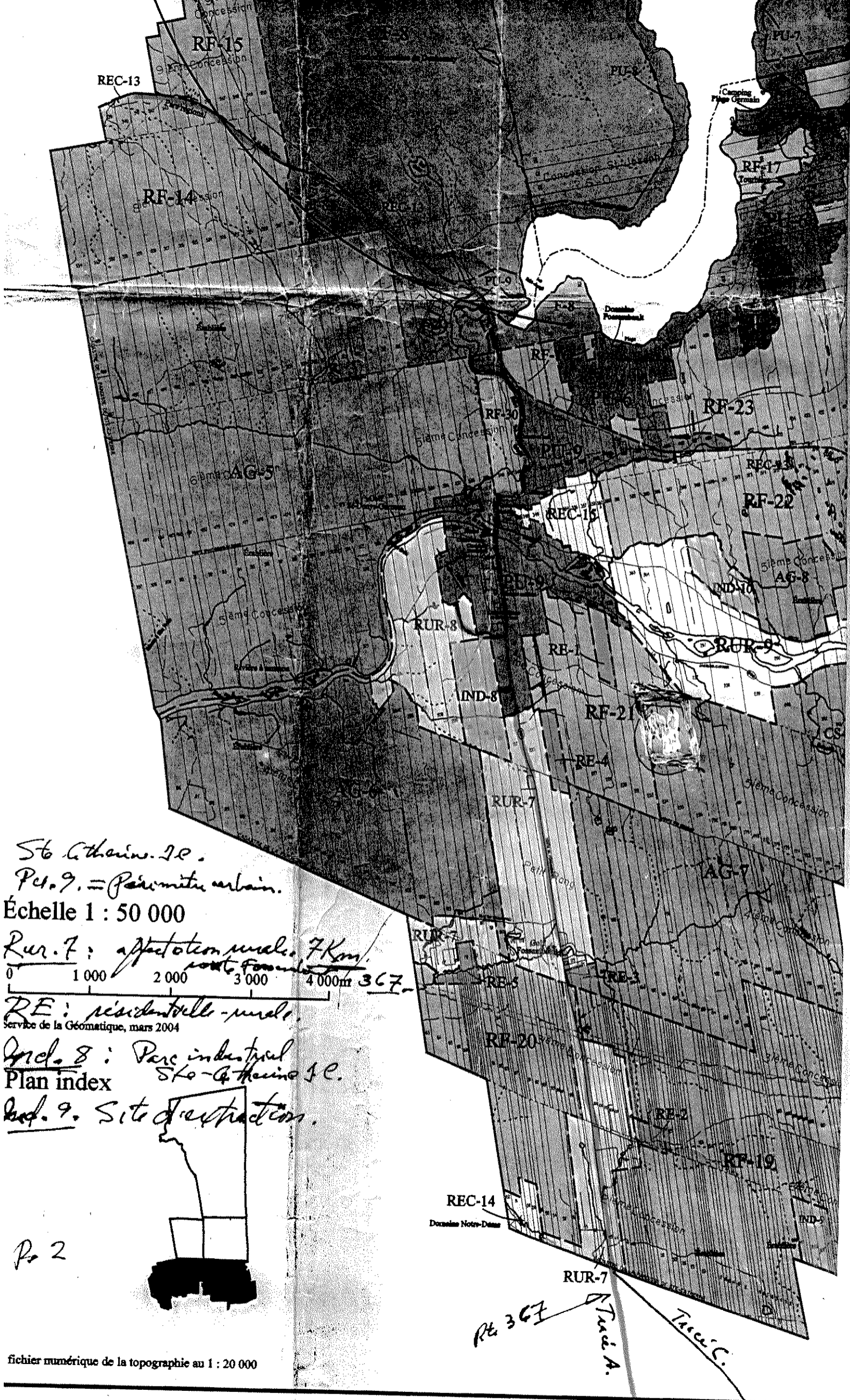
Plan index

P. 1

*Doc. 1000/100*



Route Grand-Cap  
368  
367



St. Athanasie, Q.C.

Pct. 9. - Périmètre urbain.

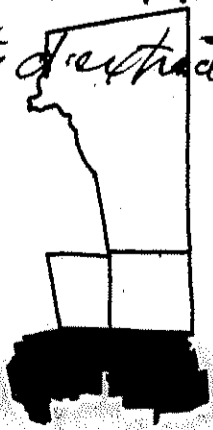
Échelle 1 : 50 000

Rur. 7 : affectation rurale 7 Km.  
 0 1 000 2 000 3 000 4 000m 367-

RE : résidentielle - rurale.  
 Service de la Géomatique, mars 2004

Ind. 8 : Parc industriel  
 Plan index  
 St. Athanasie Q.C.

Ind. 9. Site d'extraction.



Pg 2

REC-14  
 Domaine Notre-Dame

RUR-7

Pct 367

Tasse A.

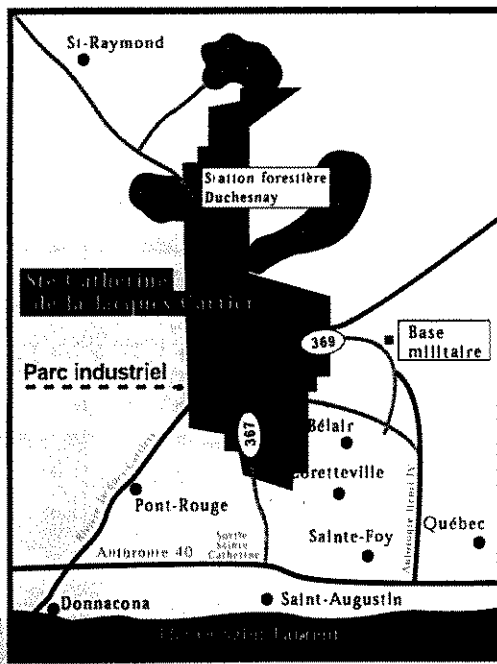
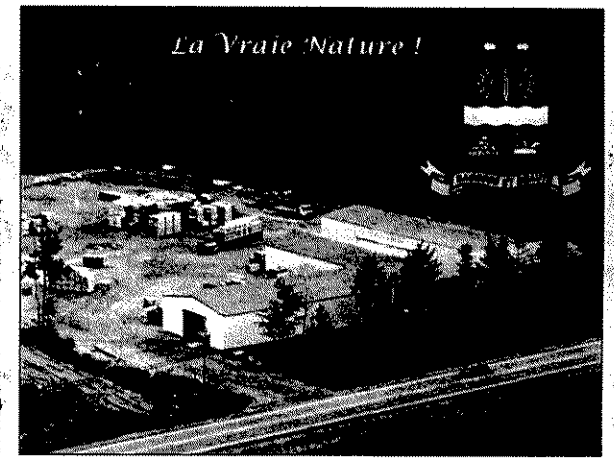
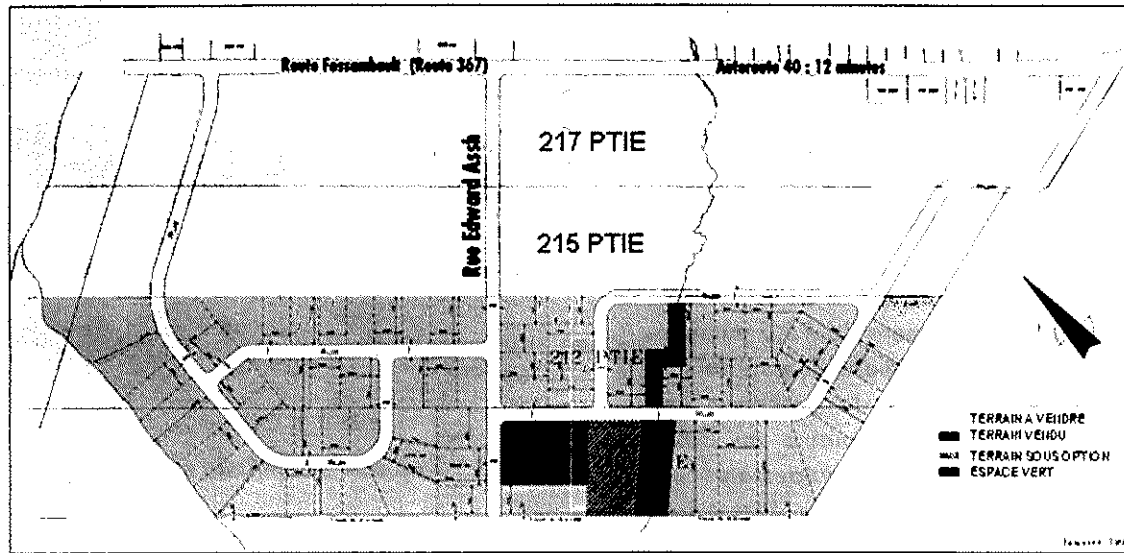
Tasse C.

# Un parc industriel accessible maintenant !

*Zone Ind. 8.*

## Le parc industriel

### Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier



D'une superficie supérieure à 40 hectares (près de 3,5 millions de pieds carrés), le parc industriel offre une possibilité de 72 terrains, ayant chacun plus de 3200 mètres carrés à un prix très compétitif.

Le parc industriel de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier est desservi par la route 367 (route de Fossambault), qui relie l'autoroute 40 en moins de 12 minutes.

Dans le même délai, le parc est aussi accessible par la route 369 ou la route des Érables permettant de rejoindre l'autoroute Henri-IV et tout le réseau autoroutier de la Capitale.

En somme, le parc offre l'avantage considérable d'être localisé à proximité de tous les services et les ressources dont dispose la région métropolitaine de Québec tout en étant situé dans un milieu naturel et enchanteur, et ce, à moindre coût.



Le groupe Urbatique

*N.B. Un parc industriel sans services publics d'acqueduc, d'électricité et de protection incendie (bonne fortune)*





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° 446-2006

SÉANCE DU 30 OCTOBRE 2006

**SÉCURITÉ ROUTE DE FOSSAMBAULT**

**ATTENDU QUE** l'accès principal à la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier est une route provinciale (route 367) sous juridiction du ministère des Transports du Québec ;

**ATTENDU QUE** le débit de circulation sur cette route est très important et augmente à chaque année ;

**ATTENDU** la construction récente à l'entrée sud du secteur urbain de deux commerces importants : un supermarché d'alimentation (en 2004) et une pharmacie, une clinique médicale et un CLSC (en 2006) ;

**ATTENDU QU'**une nouvelle rue a été construite dans le même secteur donnant accès à des terrains où il est prévu des constructions de bâtiments multifamiliaux, cette rue ayant été construite dans le prolongement de la rue Jolicoeur ;

**ATTENDU QU'**une autre rue sera ouverte, dans les prochains jours, à quelques centaines de mètres au sud et que cette nouvelle voie de circulation permettra l'accès à un nouveau secteur de développement où près de 300 nouveaux terrains résidentiels pourront être ouverts ;

**ATTENDU QUE** ces nouvelles infrastructures engendreront une augmentation importante du débit de circulation automobile et piétonnier à l'entrée sud du centre urbain ;

**ATTENDU QUE** plusieurs plaintes de citoyens ont été transmises à la Ville signalant des problèmes de sécurité dans ce secteur ;

**ATTENDU QUE** le conseil, par sa résolution numéro 308-2004 adoptée le 14 juin 2004 et par sa résolution 370-2005 adoptée le 12 septembre 2005, a déjà demandé au ministère des Transports du Québec de vérifier la pertinence de mettre en place un feu de signalisation à l'intersection de la rue Jolicoeur ;

**IL EST PROPOSÉ PAR** monsieur le conseiller Michel Cloutier  
**ET RÉSOLU DE** demander au ministère des Transports du Québec de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des piétons et des automobilistes sur la route de Fossambault (route 367) à l'entrée sud de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

**IL EST ÉGALEMENT RÉSOLU QUE** copie de cette résolution soit transmise à :

- M. Yvan Barrette, chef du centre de service Cap-Santé du ministère des Transports du Québec.
- M. Jean-Pierre Soucy, député de Portneuf.
- M. Michel Després, ministre des Transports.

**ADOPTÉE**

(S) JACQUES MARCOTTE  
Jacques Marcotte, maire

(S) MARCEL GRENIER  
Marcel Grenier, directeur général et secrétaire-trésorier

VRAIE COPIE CERTIFIÉE

CE 1<sup>er</sup> mars 2007

Guillette Audet  
GREFFIÈRE ADJOINTE