

Les orientations et objectifs d'aménagement du territoire

3. Les orientations et objectifs d'aménagement du territoire

Les orientations et objectifs d'aménagement du territoire sont l'expression de la politique générale que se donne la collectivité. Elles ont été établies en fonction des besoins à satisfaire, des problèmes à résoudre et des situations à améliorer. De plus, elles indiquent le sens et le contenu du schéma d'aménagement et, en identifiant les priorités, ont permis de guider le choix des propositions d'interventions (voir le tableau 3.0.1).

3.1 Les orientations

- Consolidation d'une structure régionale équilibrée dans le sens du concept d'aménagement retenu ;
- Planifier l'affectation du territoire en fonction du potentiel des sols.

3.2 Les objectifs

- Accroître l'accessibilité offerte par le réseau de transport ;
- Accroître la rentabilité des opérations municipales ;
- Minimiser les impacts négatifs liés à l'utilisation du territoire ;
- Fournir des services et équipements communautaires adéquats ;
- Orienter les formes d'occupation du territoire ;
- Protéger et/ou mettre en valeur les bâtiments et sites pouvant permettre le développement du tourisme.

Ainsi en accroissant l'accessibilité offerte par le réseau de transport, on atteindra beaucoup plus facilement la structure minimale de communication recherchée à travers le concept d'aménagement. Notamment, il s'avère primordial de mieux établir le lien Saint-Odilon/Beauceville, de même que d'améliorer plusieurs courbes entre les pôles de la M.R.C. apparaissant dangereuses. Les liens interrégionaux doivent être améliorés (autoroute 73), de même que la communication est-ouest dans la M.R.C., via le pont de Saint-Joseph.

Nous envisageons deux façons d'accroître la rentabilité des opérations municipales. Il s'agit essentiellement d'une part, de contenir l'expansion urbaine en noyaux et non linéairement afin d'utiliser au maximum les équipements et infrastructures existants et d'autre part, de favoriser l'utilisation des équipements et services existants ou à venir, via entre autres des ententes intermunicipales.

De son côté, la minimisation des impacts négatifs liés à l'utilisation du territoire passera nécessairement par le contrôle du rejet des matières polluantes dans l'environnement et de nouvelles implantations dans les zones où l'on a identifié des contraintes physiques majeures (zones de mouvement de terrain, zones inondables, etc.). De plus, il sera important de voir à protéger les rives des plans et cours d'eau, à minimiser l'impact visuel des cimetières de carcasses d'autos, des haldes de résidus miniers, des déchets sauvages, etc. Un meilleur contrôle dans l'implantation des nouvelles activités (résidentielles, commerciales ou autres) permettra de maximiser le potentiel que révèlent certains sols et empêcher dans un même secteur

la coexistence d'usages incompatibles (ex : haldes de résidus miniers/zones résidentielles à Tring-Jonction).

Le fait de fournir des services et des équipements communautaires adéquats, peut contribuer à améliorer notre identité régionale. Ainsi on recherchera à améliorer les communications et l'information à l'intérieur de la M.R.C. (ex : téléphone) et faire en sorte que toutes les municipalités fassent partie des mêmes districts, tant administratifs qu'électoraux (ex : région administrative du ministère des Transports, comté provincial).

En orientant les formes d'occupation du territoire, on veut notamment restreindre l'expansion des acti-

vités urbaines sur les terres à bon potentiel agricole. Par contre, il faudrait aussi adapter, lorsque nécessaire, les territoires exclus de l'application de la Loi sur la protection du territoire agricole (zones blanches) aux besoins actuels et futurs des municipalités en terme d'espace.

Finalement, on vise à protéger et/ou mettre en valeur les bâtiments et sites pouvant permettre le développement du tourisme. Cet objectif passera par l'identification et s'il y a lieu, la mise en valeur du patrimoine bâti, du paysage et des sites d'intérêt particulier du territoire de la M.R.C. (activités de plein-air,...).

TABLEAU 3.0,1

Les orientations et objectifs d'aménagement

LES ORIENTATIONS: A.: Consolidation d'une structure régionale équilibrée dans le sens du concept d'aménagement retenu

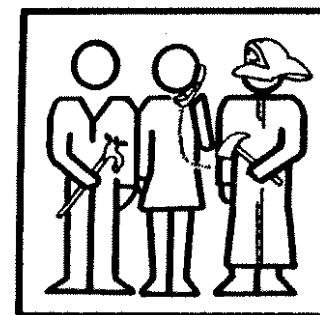
B.: Planifier l'affectation du territoire en fonction du potentiel des sols.

LES OBJECTIFS:

Objectifs généraux	Objectifs particuliers
1. Accroître l'accessibilité offerte par le réseau de transport	1.1 Améliorer l'état du réseau routier intermunicipal et régional ; 1.2 Promouvoir l'amélioration du transport routier entre les rives est et ouest de la rivière Chaudière;
2. Accroître la rentabilité des opérations municipales	2.1 Combler en priorité les espaces vacants à l'intérieur des périmètres d'urbanisation afin de rentabiliser les équipements collectifs et les infrastructures existants ; 2.2 Maximiser l'utilisation des équipements et services existants et à venir (ententes intermunicipales, ententes entre le milieu scolaire et municipal, consolidation du tissu bâti...);
3. Minimiser les impacts négatifs liés à l'utilisation du territoire	3.1 Réduire les rejets de matières polluantes dans l'environnement ; 3.2 Contrôler l'implantation de nouvelles activités dans les zones où l'on a identifié des contraintes physiques majeures (Inondation, mouvements de terrain) ; 3.3 Contrôler les activités pouvant affecter le milieu naturel, en particulier en bordure des plans et cours d'eau ; 3.4 Planifier l'utilisation du territoire de façon à minimiser voire empêcher dans un même secteur, la coexistence d'usages incompatibles ;
4. Fournir des services et équipements communautaires adéquats	4.1 Améliorer les communications et l'information à l'intérieur de la M.R.C. ; 4.2 Faire en sorte que toutes les municipalités fassent partie des mêmes districts, tant administratifs qu'électoraux ; 4.3 Compléter et améliorer les réseaux de services communautaires, sociaux et de santé ;
5. Orienter les formes d'occupation du territoire	5.1 Restreindre l'expansion des activités urbaines sur les terres à bon potentiel agricole ; 5.2 Adapter lorsque nécessaire, les territoires exclus de la zone agricole permanente, décrétée par la Loi sur la protection du territoire agricole, afin de répondre aux besoins actuels et futurs des municipalités en terme d'espace pour l'urbanisation ;
6. Protéger et/ou mettre en valeur les bâtiments et sites pouvant permettre le développement du tourisme	6.1 Assurer la mise en valeur de notre patrimoine bâti ainsi que des sites d'intérêt historique et naturel ; 6.2 Identifier les sites présentant un intérêt majeur pour les activités de plein-air.

7.

Équipements et infrastructures



des anciennes carrières ou sablières dont la profondeur moyenne est égale ou supérieure à trois mètres. (voir : Loi sur la qualité de l'environnement ; *règlement sur les déchets solides*). Ainsi, nous proposons deux solutions :

- Favoriser la mise en place d'une politique visant la récupération et le recyclage des déchets ;
- Identifier un ou des sites (ancienne carrière, gravière,...) pour l'élimination des matériaux secs.

Pour terminer, il est important de mentionner que les anciens dépotoirs (feuille # 3 en annexe) sont assujettis à une réglementation du MEnviQ prohibant toute construction pour une période de 25 ans, sauf si une permission écrite du sous-ministre de l'environnement est obtenue et ce, en vertu de l'article 65 de la Loi sur la qualité de l'environnement. En effet, ces sites peuvent présenter des problèmes de contamination des eaux, de stabilité des pentes, d'émanation de gaz ou de tassement.

7.7 Équipements-Réseaux

7.7.1 Réseau routier

7.7.1.1 Généralités

De façon générale, et ce au-delà des problèmes reliés directement à l'état physique de certaines routes ainsi que des éléments de problématique présentés au chapitre qui suit (7.7.1.2), le circuit routier de la M.R.C. permet une circulation convenable entre toute les municipalités.

Nous distinguons deux sortes de chemins publics : les routes provinciales (numérotées) et les chemins municipaux. Dans l'axe nord-sud la principale voie de circulation est la route 173 qui, jumelée à l'auto-route Robert-Cilche, relie Québec à la frontière américaine. Elle longe la rivière Chaudière sur tout son parcours à l'intérieur de la M.R.C. Il y a aussi la route 275 qui traverse la municipalité de Saint-Odilon-de-Cranbourne. Dans l'axe est-ouest les municipalités de Saint-Frédéric et Tring-Jonction sont desservies par la route 112 en provenance de Thetford-Mines pour aboutir à Vallée-Jonction (M.R.C. La Nouvelle-Beauce). Pour sa part la route 276 relie Saint-Frédéric à Lac-Etchemin (M.R.C. Les Etchemins) en passant par Saint-Joseph-des-Érables, Ville Saint-Joseph, Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Odilon-de-Cranbourne. Enfin la route 108 nous mène de Beauceville à Sherbrooke en passant par Saint-Victor. Par ailleurs, bien qu'elle ne soit pas numérotée, la route qui permet d'établir un lien nord-sud entre les municipalités de Tring-Jonction, Saint-Jules et Saint-Victor joue un rôle important au niveau régional (voir feuille # 1 en annexe).

Finalement, la majorité des routes municipales ne peuvent recevoir un flux élevé de circulation lourde à cause de leur faible capacité portante.

7.7.1.2 Éléments de problématique d'intérêt régional

Lien Saint-Odilon/Beauceville (feuille # 1)

Nous estimons que le réseau routier de la M.R.C. sera complet lorsque l'on assurera une communication

adéquate entre les municipalités de Saint-Odilon-de-Cranbourne et Beauceville. Comme nous l'avons déjà précisé (voir chapitre 3.2), ce lien aura un effet d'entraînement fort positif tant sur les *activités économiques et sociales que sur la question de l'identité régionale*.

De plus, en prévision du développement du couloir récréo-touristique Beauce-Appalaches, il est essentiel d'envisager une meilleure communication est-ouest via Beauceville.

Pont de Saint-Joseph

Le pont de Saint-Joseph enjambant la rivière Chaudière ne répond plus aux besoins d'aujourd'hui. Son étroitesse et sa faible capacité portante apparaissent comme des inconvénients majeurs à la bonne circulation et aux échanges est-ouest par la route 276. Nous proposons donc qu'un nouveau pont soit construit dans les meilleurs délais.

En ce qui a trait à sa localisation nous demandons aux autorités du ministère des Transports du Québec d'évaluer les impacts tant négatifs que positifs (en considérant des paramètres comme : économie, esthétique, intégration urbaine,...) et établir une comparaison entre un projet qui vise à construire un nouveau pont à la hauteur de celui actuellement en place ou un peu plus en aval, c'est-à-dire vis-à-vis la sortie nord de Ville Saint-Joseph (carte 26).

De plus, la M.R.C. invite le ministère des Transports du Québec à privilégier une option qui assurera la conservation de l'ancien pont et qui aura le moindre impact sur l'ensemble institutionnel. Il ne s'agit pas

bien sûr d'un pont ayant une richesse patrimoniale intrinsèque des plus marquée, mais de par son implantation, il constitue un maillon important dans l'environnement culturel de Ville Saint-Joseph.

Route de contournement à Saint-Joseph-de-Beauce

Que le M.T.Q. améliore les conditions qui prévalent actuellement sur ce tronçon de la route 173 (situation d'entonnoir à plusieurs endroits, inclinaison de la route à la hauteur des rues Lambert et Goulet, intersection problématique au niveau des routes 173 et 276...)

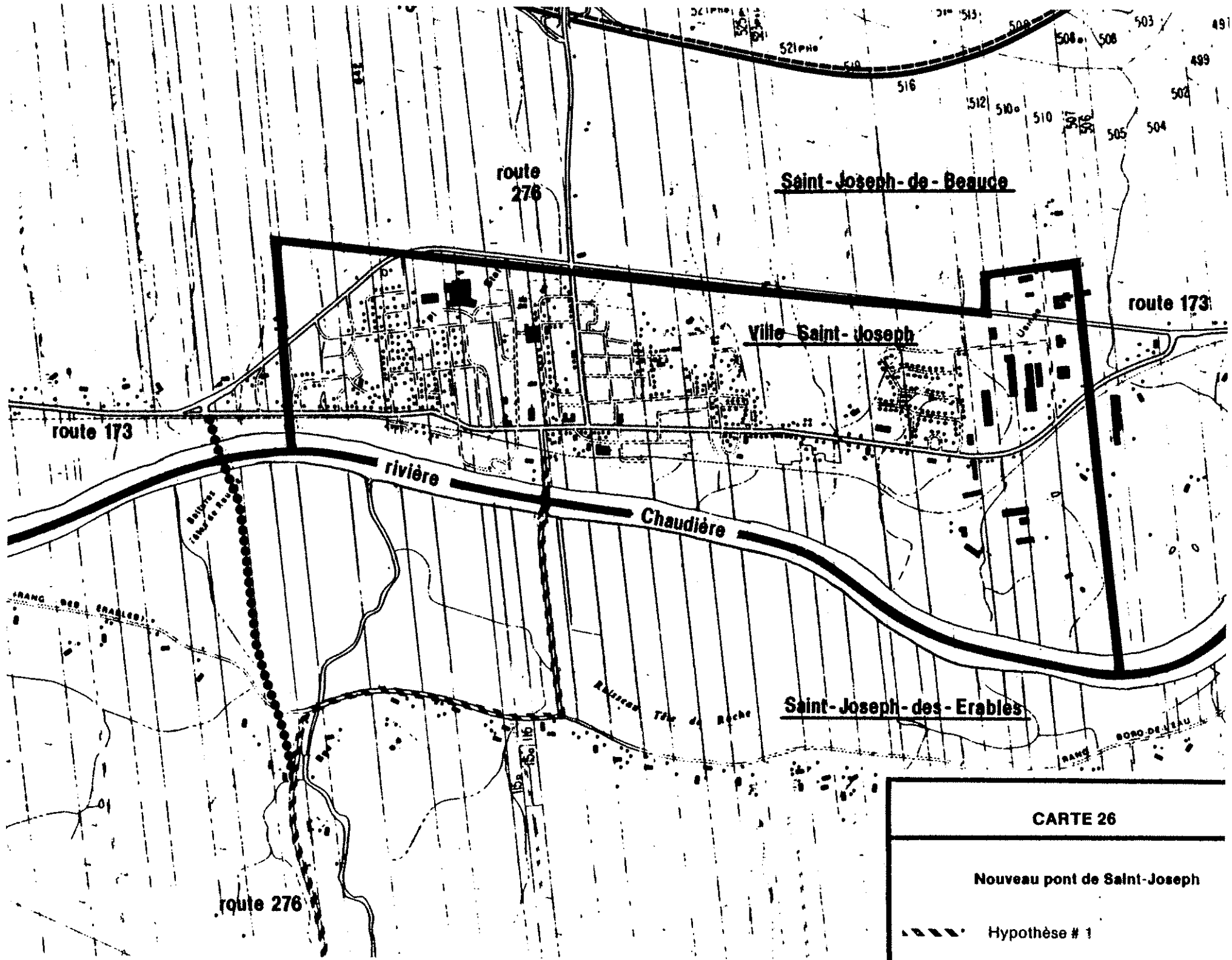
Côte de l'hôpital/Beauceville

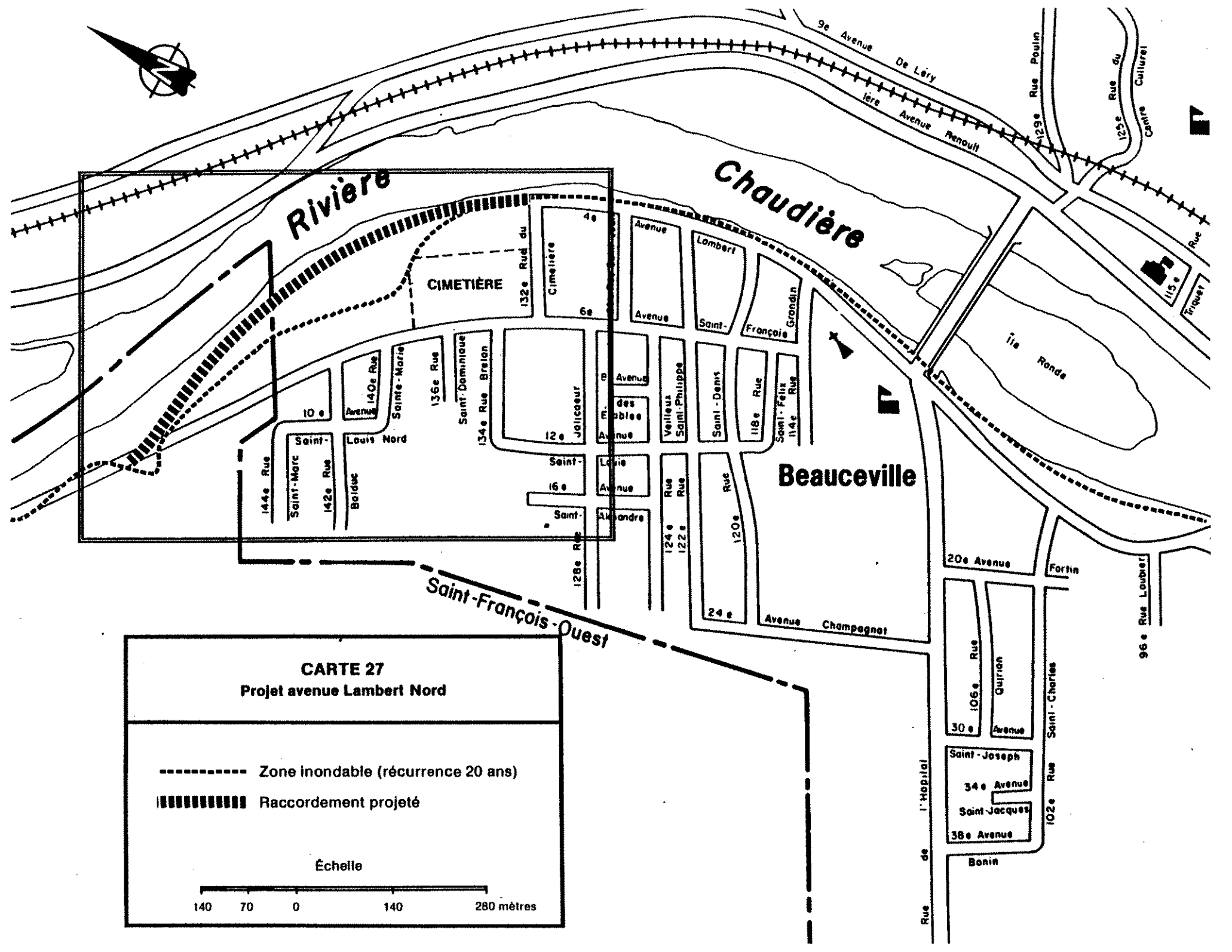
Que le M.T.Q. étudie la possibilité d'apporter des modifications qui amélioreraient la sécurité concernant le transport lourd sur ce tronçon de la route 108 (signalisation, plateau d'arrêt, contournement,...).

Prolongement de l'avenue Lambert Nord/Beauceville et Saint-François-Ouest (carte 27) :

Le projet de prolongement de l'avenue Lambert Nord est important du fait qu'il réglera de sérieux problèmes de circulation entre Beauceville et Saint-François-Ouest.

- Deux courbes à angle droit (cassures importantes au niveau du réseau routier de transit) ;
- Problèmes d'intégration urbaine dus au fait que la circulation de transit implique un important





Rivière

Chaudière

Beauceville

Saint-François-Ouest

CARTE 27
Projet avenue Lambert Nord

----- Zone inondable (récurrence 20 ans)
 ■■■■■■■■■■ Raccordement projeté

Échelle

140 70 0 140 280 mètres

20e Avenue

106e Rue
 30e Avenue
 Quirion

Saint-Joseph
 34e Avenue
 Saint-Jacques
 38e Avenue

Rue de l'Hôpital

Bonin

102e Rue
 Saint-Charles

Fortin

96e Rue Loubier

Ile Ronde

CIMETIÈRE

132e Rue du
 Cimetièrre
 4e
 6e

Avenue
 Lombert
 Avenue
 Saint-

François
 Grandin

Saint-Dominique
 134e Rue Breton

Jolicoeur
 12e

B Avenue
 E. des
 Ables
 Avenue

Veilleux
 Saint-Philippe

Saint-Denis

118e Rue

Saint-Félix
 114e Rue

144e Rue
 Saint-Marc

142e Rue
 Balduc

Louis Nord

136e Rue
 Sainte-Marie

10e

Saint-Louis

16e

Saint-Alexandre

124e Rue

122e Rue

120e Rue

24e

Avenue
 Champagnet

115e Rue
 Tréquet

9e Avenue
 De Léry
 1ère Avenue
 Renoult

129e Rue
 Poulin

125e Rue du
 Centre Culturel

volume de trafic lourd à l'intérieur même d'un quartier résidentiel (sécurité, bruit,...)

Route 112/Saint-Frédéric

L'élargissement de la route 112, dans le village de Saint-Frédéric, de l'église vers l'ouest sur une distance de 1,5 km, est un projet important pour la M.R.C., du

fait qu'il réglera un problème de circulation (situation d'entonnoir,...) sur une route classée « nationale » par le ministère des Transports du Québec. Cependant, compte tenu que le centre du village est reconnu comme un ensemble d'intérêt patrimonial (voir chapitre 6.1 figure 11), la M.R.C. demande au M.T.Q. de considérer cet aspect dans la planification et l'exécution des travaux.

Courbes dangereuses

Nous soulignons qu'il y aurait lieu d'améliorer certaines courbes dangereuses où l'on ne peut effectuer de virages à la vitesse permise sans percevoir un inconfort et même une sensation d'insécurité. Nous demandons alors au ministère des Transports de prendre en compte les éléments identifiés au feuillet # 1 en annexe.

Autoroute Robert-Cliche (73 Sud)

Pour sa part l'autoroute Robert-Cliche (73) est sans aucun doute le projet d'infrastructure routier qui aura l'effet structurant le plus important sur les activités de la région. D'ailleurs conscient de son impact, le Conseil de la M.R.C. propose un nouveau tracé qui a d'ailleurs fait partie intégrante d'un consensus établi entre les différents intervenants du milieu et du gouvernement du Québec lors du sommet économique de septembre 1983. La proposition est à l'effet de prolonger l'autoroute jusqu'à Beauceville (Sortie Xavier-Poulin) dans les plus brefs délais et poursuivre ultérieurement l'autoroute selon le tracé initial ou élargir à quatre voies la route 173 jusqu'à Ville Saint-Georges selon les résultats d'une étude d'impact (carte 28 et feuillet # 1).

Finalement, nous tenons à préciser que la réalisation de ces projets d'intérêt régional est importante et c'est pour cette raison que nous demandons aux autorités gouvernementales et plus particulièrement au M.T.Q. d'en tenir compte dans la planification des interventions concernant le réseau routier régional. (voir tableau 7.7.1.2.1)

7.7.2 Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est assuré par le Canadien Pacifique. Il n'y a pas de transport de passagers, il s'agit uniquement du transport de marchandises. Une ligne de service allant de Vallée-Jonction au Lac-Frontière demeure en service sur demande.

Une autre voie de transport relie Vallée-Jonction à Courcelles via Tring-Jonction. Le transport de marchandises sur cette ligne s'effectue également sur demande.

Enfin, soulignons qu'un transport de marchandises est assuré de Sherbrooke à Vallée-Jonction une fois par jour via Thetford-Mines. Il est à noter qu'il existe un embranchement particulier à Tring-Jonction desservant le site de la mine d'amiante Carey Canada.

