

## 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 Orléans<sup>19</sup>). Cependant, le service ne s'adresse pas à l'ensemble de la population handicapée, mais seulement à certaines catégories (ex : les individus à degré de limitation sévère).

---

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

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 2002-2003<sup>20</sup>. 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 provenant de la MRC de La Jacques-Cartier et transporté qui fréquentent les écoles Dollard-des-Ormeaux (niveau primaire et secondaire), ainsi que 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.

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

---

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

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**

<b>Commission scolaire LA CAPITALE</b>	<b>NOMBRE D'ÉLÈVES</b>	<b>NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS</b>	<b>NOMBRE D'AUTOBUS</b>
<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
<b>Commission scolaire des PREMIÈRES-SEIGNEURIES</b>	<b>NOMBRE D'ÉLÈVES</b>	<b>NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS</b>	<b>NOMBRE D'AUTOBUS</b>
<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
<b>Commission scolaire CENTRAL QUÉBEC</b>	<b>NOMBRE D'ÉLÈVES</b>	<b>NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS</b>	<b>NOMBRE D'AUTOBUS</b>
<i>Niveau secondaire</i>			
École Mont Saint-Sacrement (Institution privée)	757 <sup>2</sup>	63 <sup>3</sup>	2 <sup>4</sup>
<b>Total</b>	<b>2578<sup>5</sup></b>	<b>2265<sup>5</sup></b>	<b>60+1 berline<sup>5</sup></b>

<sup>2</sup> 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.

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

<sup>4</sup> 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

<sup>5</sup> 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'Intercar, 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 Intercar 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 Intercar.

### **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 MTQ<sup>21</sup>, 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;
- 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;

---

<sup>21</sup> 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.

- 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<sup>ère</sup> 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 enregistré<sup>22</sup>;

---

<sup>22</sup> 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



- 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 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.<sup>23</sup>

### **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.

### **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<sup>ère</sup> 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 <sup>(1)</sup>	DJME <sup>(2)</sup>	Hausse annuelle	Pourcentage de camions	Importance des périodes de
-------------	---------------------	---------------------	-----------------	------------------------	----------------------------

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

			depuis 1990		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. <sup>(1)</sup>:DJMA = Débit journalier moyen annuel<sup>(2)</sup>: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<sup>er</sup> 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'utilisateurs (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<sup>er</sup> avenue ainsi que le segment de la Grande-Ligne apparaît préoccupante et que dans ce contexte, elle appuie 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 IV<sup>24</sup>. 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.

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

---

<sup>24</sup> 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.

et les hypothèses de l'étude de faisabilité du lien entre les autoroutes Henri IV et Laurentienne<sup>25</sup>. 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
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 015</b>	<b>19</b>

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

Il appert 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).

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

<sup>25</sup> *Ibid*, annexes 7 et 12.

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*<sup>26</sup>. 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 Valcartier<sup>27</sup>. 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 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

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

<sup>27</sup> *Ibid*, annexe 11.



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 compromise<sup>28</sup>. 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 réseau<sup>29</sup>. 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. 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.

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

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 17

## 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 sécurité<sup>30</sup>.
- 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\$ ;
- 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 ;

---

<sup>30</sup> 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.

- 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-Cartier<sup>31</sup> ;
- Prolongement de la piste cyclable La Liseuse vers l'est<sup>32</sup>.

### 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.
- 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.

---

<sup>31</sup> 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.

<sup>32</sup> 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.

- 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 175<sup>33</sup>.

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 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 débuter 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

---

<sup>33</sup> 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.

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<sup>ière</sup> 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<sub>Leq (24h)</sub> peuvent avoir des impacts négatifs sur la santé et le bien-être des riverains<sup>34</sup>. 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<sub>Leq (24h)</sub> 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<sub>Leq (24 h)</sub> 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 révision des schémas d'aménagement<sup>35</sup> 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<sub>Leq (24h)</sub>, à l'égard de nouvelles implantations plus sensibles au bruit , en

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

<sup>35</sup> 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.

l'occurrence l'occupation résidentielles. Le **tableau 15** montre la position des isophones<sup>36</sup> pour les axes routiers problématiques de notre territoire.

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

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

<sup>36</sup> L'isophone est une courbe unissant des points de même niveau de son.

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.