

X GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS

10.1 DÉFINITIONS

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

Accès

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

Corridor routier

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

Largeur avant

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

Ligne arrière d'un lot ou d'un emplacement

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

Ligne avant d'un lot ou d'un emplacement

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

Ligne latérale d'un lot ou d'un emplacement

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

Marge de recul avant

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

Route du réseau routier supérieur

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

10.2 OBJET

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

10.3 MARGES DE REcul AVANT ET ZONES TAMPONS

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

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

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

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

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

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

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

10.4 CONTRÔLE DES ACCÈS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10.5 NORMES DE LOTISSEMENT

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

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

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

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

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

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

10.6 AFFICHAGE, ENSEIGNES ET PANNEAUX RÉCLAME

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

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

10.7 AUTORISATION D'ACCÈS DU MTQ

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

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

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

10.8 AVIS DU MTQ

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

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

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

10.9 ÉTUDE DE CIRCULATION

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