

Chapitre 8

LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

MISE EN CONTEXTE

L'ORGANISATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT
RÉGIONAUX

PROBLÉMATIQUES ROUTIÈRES

TENDANCES ET DEMANDES PRÉVISIBLES

LA GESTION RÉGIONALE DU RÉSEAU ROUTIER

LES AMÉLIORATIONS NÉCESSAIRES AUX ÉQUIPEMENTS
ET AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
IMPORTANTES

LA GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS

CHAPITRE

8.1) MISE EN CONTEXTE

8.1.1 TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les infrastructures de transport constituent des éléments structurants de l'organisation du territoire. Elles conditionnent, en effet, la répartition des fonctions dans l'espace, facilitent la circulation des biens et des personnes et stimulent le dynamisme régional en rendant possibles les échanges intra et extra-régionaux.

Les décisions prises en matière d'aménagement agissent directement sur les caractéristiques et l'importance des déplacements des biens et des personnes sur le territoire. Ainsi, le niveau de concentration ou de dispersion des espaces résidentiels et des lieux d'emplois a d'importantes conséquences sur l'organisation des transports. De façon parallèle, les réseaux de transport conditionnent le développement des agglomérations et des régions. Ces infrastructures s'avèrent, en effet, un facteur déterminant dans la localisation spatiale des fonctions résidentielles, commerciales et industrielles.

Considérant l'interrelation étroite qui existe entre eux, il importe de mieux arrimer la gestion des transports et l'aménagement du territoire. À cette fin, des modifications ont été apportées à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) dans le but de faire de la planification des transports un exercice fondamental à effectuer à l'occasion de la révision des schémas d'aménagement. Ces modifications viennent confirmer l'incidence déterminante des transports dans l'aménagement et l'organisation du territoire. La MRC de Portneuf considère que pour exercer une planification efficace par le biais du schéma d'aménagement et de développement à l'échelle régionale, il faut mettre en relation les liens existants entre l'aménagement du territoire et la planification des infrastructures de transport. Les équipements et les infrastructures de transport en présence sur le territoire de la MRC de Portneuf sont identifiés à la carte 8.1.

8.1.2 LA CARACTÉRISATION RÉGIONALE DU TRANSPORT

8.1.2.1 *Portrait des déplacements régionaux de la population active*

L'automobile est de très loin le principal moyen de transport utilisé par la population portneuvoise. En 2001, 89,5% de la population active utilisait, en effet, une voiture pour se rendre à leur travail. Le covoiturage est peu répandu, puisque seulement 4,7% de la population y a recours. Fait à noter, un pourcentage non négligeable de personnes (8%) se rend à pied à son travail. L'absence de transport urbain dans la région et la faible desserte de la MRC par autobus font que seulement 0,6% de la population utilise un moyen de transport en commun.

En 2001, 66,7% de la population active de la MRC travaillait à l'intérieur de la MRC de Portneuf et 26,8% à l'extérieur des limites de la région. Cette proportion varie toutefois selon les municipalités de la MRC. Ainsi, les municipalités de l'est de la région telles Pont-Rouge, Lac-Sergent et Neuville comportent une plus large tranche de leur population active qui travaille à l'extérieur de la région de Portneuf avec des taux atteignant respectivement 40%, 56% et 53%. La proximité du grand bassin d'emploi de la CMQ et la présence de l'autoroute Félix-Leclerc favorisent le déplacement de cette population pour fins de travail. La partie ouest de la municipalité de Deschambault-Grondines (autrefois Grondines), qui est limitrophe à la MRC des Chenaux, compte à peu près 40% de sa population active qui travaille à l'extérieur.

En regard de l'état des déplacements en 2001, on observe que 43% des résidents de la MRC travaillent dans leur municipalité de résidence, tandis que 51% le font à l'extérieur de celle-ci. Les municipalités situées plus à l'intérieur des terres comme Saint-Ubalde, Saint-Thuribe et Rivière-à-Pierre concentrent les plus forts taux de population active qui travaille dans leur municipalité de résidence avec respectivement, 62%, 60% et 61%. Cette situation s'explique par le relatif isolement géographique de ces municipalités. Les municipalités qui génèrent le plus d'emplois (Saint-Raymond, Donnacona, Saint-Marc-des-Carières) fournissent également du travail à une grande partie de leur population active résidente comme en font foi les taux respectifs suivants: 58%, 51% et 54%.

Du côté des municipalités rurales, on recense un grand nombre de personnes déclarant travailler à domicile. Les données nous indiquent qu'il s'agit essentiellement d'agriculteurs. Ces taux atteignent 40% à Saint-Thuribe, 28% à Saint-Gilbert, 14% à Saint-Léonard-de-Portneuf, 12% à Saint-Ubalde, alors que la moyenne régionale s'établit

à 8,2%. Ces municipalités constituent quelques-unes des principales localités rurales de la MRC et l'agriculture y est encore un des secteurs économiques dominants.

8.1.2.2 Analyse de la fréquentation des principaux axes de transport

Les données de référence documentant l'état de la fréquentation du réseau routier régional sont celles tirées du plus récent recueil officiel de débits de circulation routière établi par le ministère des Transports du Québec (2002). Ces données permettent d'établir pour chaque section de route, le débit journalier moyen annuel (DJMA), le débit journalier moyen d'été (DJME), le pourcentage de véhicules, de même que le débit de la trentième heure qui correspond à l'heure la plus achalandée de l'année. Le niveau de service¹ caractérisant chaque axe routier pour l'année la plus récente où il a été établi par le MTQ, soit 1996, a également été considéré. Cet indicateur est représenté par une lettre qui varie de A à F, la première lettre exprimant un très grand confort de roulement et la deuxième lettre décrivant une situation où il y a un risque de congestion élevé.

L'examen de la fréquentation des principaux axes routiers de la région permet de tirer d'intéressantes observations. Incidemment, on constate que l'autoroute Félix-Leclerc accapare une grande partie des déplacements dans la MRC. En 2002, de 12 200 passages à la frontière ouest de la MRC, à 27 000 passages à la frontière est de la MRC étaient enregistrés quotidiennement. Les données montrent que les débits augmentent à mesure que l'on s'approche de la région métropolitaine de Québec. La plus grande part du flux de circulation de l'autoroute transite vers les centres urbains de Montréal, Trois-Rivières et Québec. L'analyse des déplacements démontre que, mis à part l'axe Saint-Raymond/Pont-Rouge (route 365), la plupart des déplacements sont drainés vers l'autoroute. Elle vient également révéler la faiblesse des échanges intrarégionaux. Les secteurs est et ouest de la MRC ont en particulier peu d'échanges. Ainsi, la route 354 qui représente le principal axe régional est/ouest et qui rejoint deux des centres de services de la MRC (Saint-Raymond et Saint-Marc-des-Carières), concentre relativement peu de déplacements. Les volumes sont de 1 330 véhicules seulement par jour entre Saint-Alban et Sainte-Christine-d'Auvergne et de 1 430 véhicules par jour entre Sainte-Christine-d'Auvergne et Saint-Raymond.

La route 138 dessert principalement les villes et villages les plus anciens de la MRC. Cette route nationale constitue un corridor touristique important pour la région.

¹ Le calcul du niveau de service est en fonction du débit de circulation, du type de terrain traversé par la route, des possibilités de dépassement dans le cas d'une route à deux voies contiguës, du pourcentage de véhicules lourds et des largeurs des voies et des accotements.

MRC DE PORTNEUF

Localisée suivant un axe parallèle à l'autoroute Félix-Leclerc, la route 138 fait état d'indices de débits de circulation qui, en moyenne, sont cinq à dix fois moins importants (1 580 à 9 000 de l'ouest vers l'est) que les volumes enregistrés sur l'autoroute. La route 138 perd graduellement sa fonction de lien interrégional et tend à devenir un axe de desserte locale et à vocation touristique. La présence de l'autoroute en parallèle, depuis le début des années '80, explique l'abandon progressif de la route 138 comme lien interrégional. Néanmoins, si la section comprise entre Deschambault-Grondines et la route 358 accueille en moyenne moins de 2 500 véhicules par jour, la situation est toute autre à partir de Donnacona vers l'est où la route 138 joue encore le rôle de lien interrégional avec la région métropolitaine de Québec (moyenne de 5 000 déplacements par jour). Les données colligées par le MTQ en 1996 indiquent que des niveaux de service D sont observés sur la route 138 durant les heures de pointe entre les villes de Cap-Santé et de Donnacona tandis que sur les autres tronçons de cet axe, les niveaux de service sont plutôt de catégorie B ou C.

La route 365 constitue la route de desserte des deux principaux pôles urbains de l'est de la MRC de Portneuf (Pont-Rouge et Saint-Raymond). Cet axe routier donne accès à l'autoroute Félix-Leclerc et draine une part importante du trafic lourd lié à l'exploitation des ressources en provenance du nord du comté (forêt, carrières, etc.). La route 365 entre l'autoroute 40 et Saint-Raymond concentre sur toute sa longueur des débits constants et élevés variant de 5 700 à 7 000 véhicules par jour selon les endroits, ce qui en fait le deuxième axe en importance de la MRC en ce qui concerne l'achalandage routier. Incidemment, cette route faisait état en 1996 d'indices de niveau de service de catégorie C ou D sur la plupart de ses tronçons situés au nord de l'autoroute Félix-Leclerc. Avec la croissance anticipée de la population pour les municipalités de l'est de la MRC, cet axe routier reste susceptible par surcroît d'être de plus en plus sollicité.

La route 363 s'avère la principale route de desserte des municipalités de l'ouest de la MRC. Elle assure le lien entre Saint-Marc-des-Carières et l'autoroute Félix-Leclerc et donne accès aux villages ruraux et aux zones de villégiature situées plus au nord. Le tronçon situé entre l'autoroute Félix-Leclerc et la ville de Saint-Marc-des-Carières est caractérisé par l'importance de ses débits journaliers (5 700 en 2002) par rapport à la partie de la route 363 située plus au nord. Il est à noter que le MTQ relève des niveaux de service de type A ou B sur la plupart du parcours de cette route, sauf pour la portion située au sud de l'agglomération de Saint-Marc-des-Carières caractérisée par un niveau de service C. Rappelons que Saint-Marc-des-Carières constitue le principal centre de services de l'ouest de la MRC de Portneuf.

En plus de relier Rivière-à-Pierre et Saint-Léonard-de-Portneuf au reste de la MRC, la route 367 est l'une des principales routes d'accès aux ressources (granite, bois, faune) et aux zones de villégiature du nord de la région. Cette route régionale permet d'accéder à la Réserve faunique de Portneuf et indirectement aux zecs de la Rivière-Blanche et Batiscan-Neilson. De par ces fonctions, la route 367 concentre un débit moyen d'environ 3 000 véhicules par jour. C'est sur le tronçon compris entre Saint-Léonard-de-Portneuf et Saint-Raymond que le volume de circulation est le plus élevé.

La route régionale 354 constitue, quant à elle, la seule route du réseau supérieur qui dessert le trafic est-ouest, dans la région de Portneuf en dehors de l'axe du fleuve Saint-Laurent. Il s'agit essentiellement d'un axe qui sert de lien entre deux zones économiques de la MRC (est/ouest). Les débits recensés sur cette route sont parmi les plus faibles de la région (1 160 véhicules par jour en moyenne). Seul un court segment de cette route, soit celui qui mène au pont de Saint-Casimir au sud de la rivière Sainte-Anne, présente un débit plus élevé et un niveau de service plus faible (C) alors qu'ailleurs sur la route, les niveaux de service sont de catégories A ou B.

En période estivale, le volume de véhicules sur les différentes routes de la région augmente de façon inégale. Cette hausse peut, en effet, varier de 7% à 38%. Les routes qui connaissent la plus forte augmentation de débit sont essentiellement celles qui donnent accès à des secteurs touristiques. Ainsi, la route 367, entre Saint-Léonard-de-Portneuf et Rivière-à-Pierre, de même que pour sa portion située entre Saint-Raymond et Lac-Sergent voit son volume de circulation augmenter de plus de 35% en période estivale. Cette route donne accès aux secteurs récréo-touristiques situés, d'une part, sur le territoire de Saint-Léonard-de-Portneuf et de Rivière-à-Pierre et, d'autre part, à proximité des lacs Sergent et Sept-Iles. Il en est de même de la route 138 entre la limite ouest de la MRC et la ville de Donnacona. En été, le volume de véhicules y est supérieur de 30% au volume annuel, ce qui confirme la vocation touristique de cette route.

Le MTQ indique dans son plan de transport de la région de Portneuf que, de manière générale, la qualité de la circulation routière est bonne sur les routes du réseau supérieur. Le MTQ précise en outre que seules la route 365, sur la portion nord de l'autoroute Félix-Leclerc, et la route 138 entre Cap-Santé et Donnacona présentent, en raison d'une densité de circulation plus importante, des niveaux de service inférieurs à la catégorie C sur des distances qualifiées de significatives, c'est-à-dire supérieures à 2 kilomètres.

8.2) L'ORGANISATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT RÉGIONAUX

8.2.1 LE TRANSPORT TERRESTRE

8.2.1.1 La classification fonctionnelle du réseau routier régional

L'infrastructure routière régionale se distribue en fonction de huit catégories de routes selon le système de classification du ministère des Transports du Québec (MTQ). Ce système permet d'établir une hiérarchisation des routes basée sur leurs fonctions de desserte respectives. Les axes de circulation peuvent être regroupés suivant qu'il s'agisse de routes dont l'entretien est de responsabilité provinciale (réseau supérieur ainsi qu'une partie du réseau d'accès aux ressources) ou de responsabilité municipale (réseau local).

Le réseau supérieur constitue l'ossature de base du réseau routier québécois. Il permet de desservir les principales concentrations de population de toutes les municipalités du Québec, de même que les équipements et territoires d'importance nationale et régionale. Le réseau routier supérieur couvre 320 km, soit 39% de l'ensemble de l'infrastructure routière de la région de Portneuf. La région est traversée par deux artères d'importance qui permettent les déplacements interrégionaux sur la rive nord du Saint-Laurent: l'autoroute Félix-Leclerc (autoroute 40) et la route 138 qui a le statut de route nationale. Ces deux voies de circulation, qui traversent le sud de la région dans l'axe sud-ouest/nord-est, assurent le lien entre les agglomérations de Trois-Rivières et de Québec, de même qu'avec les autres régions de la province.

Le système routier portneuvois est, en outre, constitué de quatre grands axes de classe régionale, soit les routes 354, 363 (partie), 365 et 367 (partie) qui donnent accès aux différentes portions de territoire habité de la MRC. Ces routes constituent les principaux corridors de déplacement des résidents de la région et les principales voies d'écoulement de la circulation de transit, dont le transport lourd, sur le territoire. Des routes collectrices qui rendent possibles certaines liaisons intermunicipales et qui donnent accès aux territoires récréotouristiques et forestiers situés au nord de la région de Portneuf viennent compléter le système routier supérieur dans la région.

Le réseau local qui est à la charge des municipalités a lui aussi son importance dans la mesure où il permet non seulement la desserte de la population établie hors des agglomérations, mais qu'il assure la liaison entre les activités économiques localisées à

l'intérieur du territoire régional et les axes de transport supérieurs. La vocation première de ce réseau est de donner accès à la propriété, qu'elle soit rurale ou urbaine et de répondre à des besoins de nature essentiellement locale. Le réseau à la charge des municipalités portneuvoises compte pour les six dixièmes (500 km / 820 km) du système routier régional, si l'on exclut les rues municipales et les routes localisées à l'intérieur des deux zecs et de la Réserve faunique de Portneuf.

La MRC de Portneuf juge nécessaire de revoir la classification d'un tronçon particulier, soit la partie de la route 358 entre Pont-Rouge et la route Delage, qui est classée route locale 1 par le MTQ. La route 358 accueille environ 1900 véhicules/jour et fait état d'un transit de camions évalué à 29%. Cet axe routier a plusieurs fonctions: il sert de lien entre le secteur Donnacona/Cap-Santé et la ville de Pont-Rouge, deux des principales agglomérations de la MRC. La route sert également d'exutoire au trafic lourd généré par les activités de la compagnie Ciment Québec. L'entreprise EMCO de Pont-Rouge, située à la jonction de la route des Commissaires et de la route 358, achemine et reçoit également de nombreux produits en provenance de la route 358 et de l'autoroute Félix-Leclerc. La ville de Pont-Rouge a, en outre, procédé à la délimitation d'une vaste zone commerciale et industrielle de part et d'autre de la route des Commissaires. Cette situation a fait en sorte que, ces dernières années, plusieurs entreprises sont venues s'établir dans cet espace situé à l'ouest de l'agglomération de Pont-Rouge. En mars 2005, il s'agissait d'établissements oeuvrant dans les domaines du transport routier, de la transformation de produits forestiers, de la distribution de produits laitiers, alors qu'un terrain localisé dans cette zone est utilisé par une entreprise d'aménagement paysager. Incidemment, le trafic généré par les entreprises en place ou susceptibles de venir s'implanter dans cette zone sera éventuellement dirigé en tout ou en partie par la route 358 vers l'autoroute Félix-Leclerc de manière à éviter la traversée de l'agglomération de Pont-Rouge.

De plus, le MTQ prévoit à long terme la construction d'un nouvel axe de circulation² à l'extérieur de l'agglomération de Pont-Rouge pour éviter les problèmes de congestion dans le noyau urbain. Cette voie de contournement emprunterait la route des Commissaires et serait donc directement connectée à la route 358. Étant reliée à cette voie de contournement, la route 358 permettrait ainsi un accès plus facile entre le secteur Donnacona/Cap-Santé et la ville de Saint-Raymond.

² MTQ. Étude des routes 358 et 365 à Pont-Rouge, juin 1993.

MRC DE PORTNEUF

Avec le développement des activités commerciales et industrielles le long de la route des Commissaires; compte tenu également de la connection possible avec la voie de contournement projetée de l'agglomération de Pont-Rouge et considérant l'importance du lien entre les agglomérations de Donnacona/Cap-Santé et la ville de Pont-Rouge, la MRC de Portneuf considère que la classification fonctionnelle attribuée à la route 358 par le MTQ doit être revue.

Objectif spécifique

- *Ajuster au contexte actuel la classification fonctionnelle du tronçon de la route 358 compris entre Pont-Rouge et la route Delage de façon à l'intégrer au réseau supérieur à titre de collectrice.*

8.2.1.2 Routes d'accès aux ressources

La MRC de Portneuf comprend d'importantes étendues de territoires forestiers. Ces espaces sont accessibles grâce à un important réseau de routes qui ont pour fonctions de permettre l'accès aux ressources naturelles (forestières, fauniques, minérales, etc.) et de faciliter l'acheminement des matières exploitées vers les lieux de transformation situés plus au sud. Le réseau routier d'accès aux ressources s'étend sur plus de 700 km à travers les territoires occupés par la Réserve faunique de Portneuf, la zec de la Rivière-Blanche et la zec Batiscan-Neilson.

La ramification du réseau routier d'accès aux ressources se trouve à être en constante modification au gré de la progression des interventions relatives à l'exploitation des ressources naturelles sur ces territoires. Les responsabilités liées à l'entretien et à la réfection du réseau routier d'accès aux ressources sont assumées par les zecs et la réserve faunique à l'intérieur de leurs limites territoriales respectives et ce, même si la plupart de ces voies d'accès ont été, à l'origine, aménagées par les exploitants forestiers. Ce type de gestion est également effectif sans égard au fait que les routes considérées recoupent le territoire municipalisé ou qu'elles se localisent à l'intérieur des territoires non organisés.

L'importance des opérations forestières réalisées sur le territoire conjuguée à l'usage de plus en plus polyvalent des espaces forestiers qui sont en voie de se dessiner risquent d'accentuer la pression en vue d'étendre la ramification des chemins forestiers actuellement existants. Considérant cela, la MRC croit opportun de favoriser une concertation accrue des acteurs impliqués dans la planification des transports à l'intérieur des territoires non organisés.

Objectif spécifique

- *Réaliser une meilleure gestion du réseau routier d'accès aux ressources.*

8.2.1.3 Transport récréatif

Dans notre région, les activités liées à la pratique de la motoneige et l'usage de la motoquad gagnent de plus en plus d'adeptes. Les témoignages sont nombreux: des associations d'usagers se sont formées, plusieurs sentiers se sont développés ces dernières années et des gens ont procédé à d'importants investissements pour aménager les infrastructures nécessaires à l'accueil des utilisateurs. Le développement de ces activités, surtout la pratique de la motoneige, contribue à générer des retombées économiques appréciables pour la région. Portneuf est, en effet, devenu une destination de choix pour les motoneigistes. Les sentiers de motoneige et les sentiers réservés à la motoquad représentent donc des catégories d'équipements et d'infrastructures de transport dont on doit nécessairement considérer l'importance. En élargissant l'offre en activités récréatives et touristiques, elles contribuent à l'essor économique régional. Les cartes 8.2 et 8.3 illustrent les sentiers récréatifs régionaux que l'on retrouve sur le territoire de la MRC de Portneuf. Il est à noter que ces cartes ne font cependant pas mention des sentiers de motoquad étant donné que l'établissement de ce réseau est encore en pleine mouvance.

Les aménagements cyclables ont connu, pour leur part, un essor considérable ces dernières années dans la MRC de Portneuf. Les itinéraires cyclables de la région, qu'ils soient de type urbain ou à vocation régionale, représentent non seulement une addition aux loisirs des résidents de la région, mais aussi un facteur d'attraction indéniable pour la clientèle touristique.

La MRC de Portneuf est bien desservie en aménagements cyclables avec 313 kilomètres de voies cyclables incluant deux parcours interrégionaux et cinq circuits régionaux. Les deux parcours interrégionaux sont rattachés à la Route verte soit les accotements pavés de la route 138 et le parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf. La Route verte constitue un réseau cyclable établi à l'échelle provinciale qui vise la pratique familiale du vélo dans toutes les régions du Québec. Sur la route 138, elle correspond sur toute sa longueur aux accotements pavés. On retrouve également un corridor cyclable d'importance : le parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf. Ce sentier récréatif polyvalent est établi sur l'ancienne emprise ferroviaire du Canadien National comprise entre les municipalités de Shannon (MRC de La Jacques-Cartier) et de Rivière-à-Pierre. Le corridor récréatif, qui permet la randonnée à vélo l'été et la pratique

MRC DE PORTNEUF

de la motoneige l'hiver, s'étend sur une distance totale de 63 km dont près des trois quarts (46 km) se trouvent en territoire portneuvois dans sa section traversant les municipalités de Lac-Sergent, Saint-Raymond, Saint-Léonard-de-Portneuf, Portneuf (Seigneurie de Perthuis) et Rivière-à-Pierre. Depuis août 2006, le passage de la motoquad est autorisé sur un segment de la piste multifonctionnelle, plus précisément à Saint-Raymond dans le secteur du pont de fer enjambant la rivière Sainte-Anne. Le parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf est connecté avec le corridor des Cheminots à la hauteur de Shannon et rejoint ainsi la ville de Québec. Cet ensemble récréatif s'étend maintenant sur plus de 90 kilomètres entre le centre-ville de Québec et la municipalité de Rivière-à-Pierre.

À l'échelle infrarégionale, un autre corridor cyclable d'importance dessert les adeptes du vélo. Ainsi, la piste Dansereau/La Liseuse, qui longe la rivière Jacques-Cartier au nord de l'agglomération de Pont-Rouge jusqu'à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier se caractérise par les attraits inhérents à son parcours. Huit (8) des seize (16) kilomètres que compte cette piste sont situés en territoire portneuvois. Il existe également d'autres parcours cyclables qui proposent d'autres itinéraires permettant de découvrir diverses facettes de la région. Ces parcours, qui totalisent 180 kilomètres, ne possèdent pas de signalisation particulière et ne sont pas considérés comme des chaussées désignées.³

Il est à noter, par ailleurs, que le développement des sentiers cyclables urbains a connu un essor important ces dernières années, notamment à Pont-Rouge, à Saint-Raymond et à Donnacona. Aux fins d'assurer la continuité des itinéraires et de structurer la desserte régionale en aménagement cyclable, on envisage réaliser la connexion de ces réseaux locaux au parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf dans un proche avenir. À cet égard, la MRC propose de lier la Route verte et le parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf en utilisant, entre les municipalités de Cap-Santé et de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, un parcours empruntant le chemin du Bois-de-l'Ail, la route des Commissaires, la rue Dupont et la piste cyclable du centre de plein air Dansereau. L'aménagement d'accotements pavés sur le tronçon proposé est cependant nécessaire aux fins d'en sécuriser l'utilisation et d'assurer le continuum de ce réseau récréatif. À plus long terme, le parc est susceptible de devenir le maillon d'une longue chaîne de pistes rattachées à la Route verte, un itinéraire cyclable de 3 000 km sur l'ensemble du territoire québécois. La Route verte traverse plus de 200 municipalités et une cinquantaine de

³ Il s'agit des réseaux cyclables suivants: le Piedmont laurentien (74 km), la Plaine (58 km), et le circuit En boucle sur le littoral (48 km).

MRC, dont Portneuf. Dans la région, le tracé suit le parcours du chemin du Roy (route 138) sur une distance de 56 km, et intègre la piste Jacques-Cartier/Portneuf.

On retrouve dans la région de Portneuf plusieurs kilomètres de sentiers pédestres, incluant le "Sentier national transcanadien". Ce sentier, qui s'avère encore en plein développement, devrait traverser toutes les provinces canadiennes lorsqu'il aura été complété.

La MRC de Portneuf compte trois circuits de canot-camping établis sur le parcours de certains lacs et rivières de la région. Ces tracés possèdent des niveaux de difficulté variables et l'utilisation de certains d'entre eux nécessite de faire du portage. Ces circuits se localisent plus particulièrement dans le secteur des lacs Long et Montauban, dans la vallée de la rivière Bras-du-Nord et sur le territoire de la Réserve faunique de Portneuf.

Les sentiers de motoquad sont en phase de structuration à l'heure actuelle dans la région. La MRC de Portneuf estime que le développement de ce réseau doit cependant se faire de façon ordonnée dans le respect des citoyens riverains et de l'environnement.

Au Québec, la pratique des véhicules hors route (VHR) est encadrée par la *Loi sur les véhicules hors route* et par trois règlements: le Règlement sur la motoneige, le Règlement sur les véhicules tout terrain et le Règlement sur les véhicules hors route. La *Loi sur les véhicules hors route* a été amendée en avril 2006, suite au dépôt du projet de loi 9, dans le but de proposer des mesures visant à renforcer l'encadrement de l'utilisation de ces véhicules et d'améliorer la cohabitation entre les citoyens riverains des sentiers et les utilisateurs. Cette modification s'est inscrite dans le suivi d'une vaste consultation publique menée en 2005 par le gouvernement du Québec qui a permis à un millier de citoyens de se faire entendre et qui a conduit au dépôt de plus de 370 mémoires.

De façon plus particulière, les modifications apportées à la *Loi sur les véhicules hors route* viennent porter l'âge minimal de conduite d'un VHR de 14 à 16 ans, elles obligent que les utilisateurs de VHR respectent les conditions, les restrictions et les interdictions imposées par un club d'utilisateurs pour circuler dans les sentiers, y compris le paiement d'un droit d'accès. La loi renforce également le contrôle de la circulation dans les sentiers par le recrutement de nouveaux agents de surveillance et prévoit désormais des amendes graduelles pour les infractions en matière de vitesse. La loi maintient pour une période de cinq ans, sur les sentiers qui font partie du réseau

MRC DE PORTNEUF

interrégional qui sera établi par arrêté du ministre, l'immunité accordée contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage, le bruit ou les odeurs liés à l'utilisation d'un véhicule hors route. Elle prévoit également une révision de cette immunité après trois ans.

La MRC de Portneuf compte près de 600 kilomètres de sentiers de motoneige aménagés. Ce réseau de sentiers comprend le réseau provincial de motoneige Trans-Québec cumulant 290 kilomètres de pistes dans la région. Les sentiers de type régional ou local traversent le territoire des différentes municipalités portneuvoises et permettent d'assurer un lien avec les régions voisines. La région de Portneuf comprend 158 kilomètres de sentiers régionaux et 139 kilomètres de sentiers locaux.

La région est donc bien positionnée pour répondre aux aspirations de la clientèle touristique des années 2000. Incidemment, l'intégration des différents circuits cyclables régionaux et transrégionaux se doit d'être encouragée. La MRC de Portneuf croit que la réalisation de cette opération est importante dans la mesure où elle représente une opportunité de rendre accessible et de mettre en valeur les attraits et les infrastructures touristiques de la région.

Objectifs spécifiques

- *Optimiser l'utilisation des aménagements cyclables de la région;*
- *Doter la MRC d'un réseau cyclable fonctionnel;*
- *Positionner la région de Portneuf au plan touristique régional;*
- *Garantir la cohabitation sécuritaire des différents usagers (automobilistes/cyclistes) à l'intérieur du corridor de la route 138.*

8.2.1.4 Transport lourd

Le camionnage représente le principal mode de transport des marchandises sur le territoire de la MRC de Portneuf. Il constitue également le mode de transport ayant le plus d'impact sur le réseau routier et ses abords.

La situation de "région ressource" de la MRC de Portneuf suscite, en effet, un important trafic lourd lié aux ressources naturelles provenant du nord de la MRC vers les

usines de transformation situées plus au sud ou à l'extérieur de la région. Par ailleurs, les principales industries de la MRC sont également des générateurs de trafic lourd importants. Ces usines reçoivent des matières premières et expédient les produits transformés généralement par les mêmes routes à l'intérieur de la MRC. Une part importante du volume de camions enregistré sur les routes de la région est également imputable à la desserte des points de consommation de la région en matière de marchandises et de produits divers.

De tels constats ne sont pas étonnants dans la mesure où la presque totalité du transport de biens et de marchandises dans la région est effectuée par camions, un mode de transport qui s'avère dominant en la matière depuis plusieurs décennies. Les transits interrégionaux et intrarégionaux par camions sont facilités par le fait que la MRC de Portneuf est dotée d'un réseau routier très étendu dont une importante partie est accessible aux véhicules lourds parce que faisant partie du réseau supérieur.

Incidentement, la plus grande partie du trafic lourd emprunte le réseau supérieur de la MRC qui est sous la juridiction du MTQ. Toutefois, certaines routes du réseau local sont fréquemment empruntées par le trafic lourd de façon intense, ce qui contribue à dégrader le réseau routier à la charge des municipalités. Les axes routiers sollicités de façon importante sont les suivants:

- le **rang Sainte-Angélique** à Saint-Basile, localisé entre la route 365 et le centre urbain de Saint-Basile, est emprunté par le trafic lourd de transit pour éviter la ville de Pont-Rouge;
- la **route Grand-Capsa** entre la rue Dupont au centre-ville de Pont-Rouge et la limite est de la MRC de Portneuf qui draine une part de la circulation de transit de camions lourds en provenance du nord de la région;
- la **route Proulx**, située entre l'autoroute Félix-Leclerc et le boulevard des Sources à Deschambault-Grondines, donne accès au parc industriel à grand gabarit;
- la **route 358, entre Pont-Rouge et la route Delage**, est empruntée par certaines des industries de l'agglomération de Pont-Rouge pour leurs expéditions vers les régions de Trois-Rivières et Montréal;

MRC DE PORTNEUF

- l'axe formé par le **rang du Brûlé et le rang Terrebonne** est emprunté par le trafic lourd entre Saint-Basile et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans la MRC voisine;
- le réseau de **chemins forestiers** localisé au nord de Saint-Raymond est utilisé pour le transport du bois.

Objectifs spécifiques

- *Canaliser le plus possible le trafic lourd vers le réseau supérieur pour éviter les problèmes de nuisances et de sécurité ainsi que les dommages au réseau routier local;*
- *Éviter l'utilisation des routes du réseau local par le trafic lourd, sauf s'il s'agit de voies de contournement pour les centres urbains;*
- *Harmoniser la réglementation des routes municipales interdites au trafic lourd à l'échelle régionale.*

8.2.1.5 Transport ferroviaire

Le transport de marchandises par voie ferrée contribue au décongestionnement des routes de la MRC et réduit les contraintes liées au transport lourd. Le maintien et le développement du réseau ferroviaire s'avèrent donc importants pour le développement et la qualité de vie dans la MRC de Portneuf. La région est desservie par les deux grandes compagnies de chemin de fer du pays: le Canadien National (CN) et le Chemin de fer Québec-Gatineau (CFQG), ce dernier étant un chemin de fer d'intérêt local (CFIL). Ces axes ferroviaires permettent de relier Montréal aux régions de Québec (réseau CN et CFQG) et du Saguenay-Lac-Saint-Jean (réseau CN). À l'heure actuelle, le réseau ferroviaire régional est presque exclusivement utilisé pour le transport des marchandises.

Poursuivant des objectifs de développement durable, le ministère des Transports du Québec a établi pour l'ensemble du Québec un réseau ferroviaire de base dont l'objectif est de protéger les infrastructures en place tout en assurant un lien fiable, stable et économique entre les régions, leurs sources d'approvisionnement et leurs marchés. En ce qui a trait à la région de Portneuf, il est à noter que l'ensemble des lignes

interrégionales et régionales de transport ferroviaire qui traversent le territoire de la MRC ont été intégrées au réseau de base du MTQ.

Malgré l'abandon de tronçons de voies ferrées ces dernières années et le transfert toujours aussi important du transport des marchandises de la voie ferrée vers la route, la MRC de Portneuf estime qu'il est primordial que le réseau ferroviaire conserve une certaine importance dans la région. Elle entend donc, par le biais de son schéma d'aménagement et de développement, s'assurer du maintien d'un réseau ferroviaire de base sur son territoire.

Objectifs spécifiques

- *Assurer la protection et la préservation des infrastructures ferroviaires en place;*
- *Encourager le transfert des marchandises des routes sur le rail.*

8.2.1.6 Transport collectif

Le transport collectif se compose de plusieurs facettes dans la région. La population portneuvoise est desservie par le service de transport scolaire, le transport adapté, le train et le service d'autobus interurbain. Des problèmes de desserte subsistent en matière de système de transport collectif dans Portneuf en raison de l'étendue du territoire et du caractère rural de la région. Mis à part le transport scolaire qui, de par sa nature dessert l'ensemble du territoire, certaines municipalités ne sont pas ou peu desservies par les autres services de transport collectif. C'est le cas notamment pour les municipalités de Rivière-à-Pierre, Saint-Ubalde, Sainte-Christine-d'Auvergne, Saint-Thuribe et Lac-Sergent en ce qui concerne le transport adapté, de même que pour les localités situées en dehors de l'axe de la route 138 du côté du transport interurbain. Dans les faits, la MRC a subi une diminution constante de sa desserte par le transport en commun (train, autobus) au cours des dernières décennies. Par surcroît, tenant compte des objectifs gouvernementaux annoncés visant la rationalisation des dépenses publiques, il est possible que le service de transport scolaire pourrait également être moins accessible dans l'avenir.

Comme dans l'ensemble du Québec, les services de transport collectif dans la région de Portneuf sont caractérisés par un mode de fonctionnement éclaté. Ces services agissent de façon séparée en fonction de clientèles particulières (personnes handicapées, population scolaire, etc.). Le transport scolaire est le seul service présent sur l'ensemble

MRC DE PORTNEUF

du territoire de la MRC. Toutefois, les véhicules ne sont utilisés que quelques heures par jour, 5 jours par semaine et environ 185 jours par année. On constate que pour un même type de clientèle, plusieurs systèmes coexistent, ce qui entraîne des dédoublements de service et, conséquemment, des coûts de fonctionnement plus élevés.

Il est à noter qu'un organisme dédié à la promotion et au développement d'un système de transport collectif dans la MRC de Portneuf, la Corporation de transport régional de Portneuf (CTRP), a vu le jour en avril 2003. Cette corporation vise plus particulièrement à mettre en œuvre un projet de transport des personnes visant à optimiser les déplacements des véhicules de transport qui circulent sur nos routes et à maximiser l'utilisation des places disponibles dans l'ensemble des différentes ressources en transport de la région. Les mandats qui sont impartis à la CTRP sont de développer un modèle de fonctionnement, trouver des avenues de financement, conclure des ententes de services avec les partenaires, mettre en œuvre un service de transport collectif régional, en plus d'effectuer le suivi approprié du projet auprès des instances et des organismes concernés. Les partenaires de la corporation proviennent de tous les milieux en l'occurrence les organismes communautaires et de soutien aux personnes, des organismes gouvernementaux, le monde scolaire, des organismes dispensant des services de transport, des organismes d'aide et de développement, en plus des intervenants des paliers politiques fédéral, provincial et municipal.

La diminution de la population en zone rurale et le vieillissement de la population deviendront à moyen terme dans la MRC de Portneuf un facteur qui va grandement influencer sur la demande en transport collectif. Les clientèles scolaires vont diminuer et les besoins des personnes à mobilité réduite augmenteront fortement. Devant la diminution des différents services de transport des personnes et compte tenu de la réduction des budgets disponibles, la MRC de Portneuf considère que de nouvelles solutions doivent être trouvées pour conserver une qualité de service acceptable pour la population. L'intégration des différents modes de transport et la décentralisation de la gestion pourraient être des avenues envisageables. La MRC de Portneuf croit que cette forme de planification permettrait, en effet, d'éviter des chevauchements de service, d'améliorer la desserte à la clientèle et d'ouvrir des modes de transport compartimentés à l'ensemble de la population compte tenu des besoins manifestés dans la région.

Objectifs spécifiques

- *Favoriser l'intégration des différents modes de transport collectifs (adapté, bénévole, transport scolaire);*

- *Favoriser l'ouverture des modes de transport existants aux autres clientèles.*

8.2.2 LE TRANSPORT MARITIME ET AÉRIEN

8.2.2.1 *Transport maritime*

Le fleuve Saint-Laurent a historiquement occupé et occupe encore aujourd'hui une place importante dans le développement de la MRC de Portneuf. Il a été à l'origine des communautés riveraines et a joué un grand rôle dans l'essor de la région en tant que voie de communication, de transport et d'axe commercial. Le fleuve est aujourd'hui perçu comme un levier de développement économique important pour la région. La MRC de Portneuf comprend actuellement cinq quais publics en bordure du fleuve Saint-Laurent dont un, celui de Portneuf, est un quai en eau profonde. La région compte également deux ports de plaisance: la marina de Neuville et le parc récréo-nautique de Portneuf.

Le quai en eau profonde de Portneuf représente la seule installation portuaire de la région vouée au transport maritime. Celui-ci est localisé à moins d'un kilomètre du parc industriel de l'endroit. L'utilisation du quai à des fins de transport commercial est variable d'une année à l'autre. En comparaison aux autres ports en activité dans l'est du Québec, le quai de Portneuf constitue un port de faible tonnage. Il s'exerce tout de même une certaine activité intermodale. La compagnie Ciment Québec utilise occasionnellement le quai en eau profonde de Portneuf pour expédier une partie de sa production. Ces produits sont entièrement acheminés par camions à partir de l'usine avant d'être transbordés au quai.

La présence d'une zone industrielle à grand gabarit dans la municipalité voisine de Deschambault-Grondines avait initié, à l'époque du premier schéma d'aménagement, un projet de construction d'une aire d'entreposage d'une superficie de 25 000 mètres carrés à la tête du quai de Portneuf. Ce projet ne s'est cependant jamais concrétisé. Actuellement, il appert que le gouvernement fédéral veut se départir de l'infrastructure portuaire étant donné que le quai est désormais visé par le programme de dessaisissement des ports de Transports Canada. La Ville de Portneuf s'oppose à cette rétrocession tenant compte des coûts d'exploitation du quai et du fait qu'une étude récente (2004) destinée à analyser la qualité de l'infrastructure est venue révéler que la tête du quai, construite en 1958, était à toutes fins pratiques rendue à la fin de sa vie utile tellement sa détérioration était avancée.

8.2.2.2 Transport aérien

On dénombre actuellement, sur le territoire de la MRC de Portneuf, un seul terrain d'aviation, soit une piste d'atterrissage sur terre battue localisée sur le territoire de la ville de Saint-Raymond. Cette infrastructure est exploitée à l'heure actuelle par le Club de vol à voile. La piste localisée à Saint-Raymond a une longueur de 2 400 mètres sur 75 mètres de largeur et est essentiellement utilisée par les planeurs. Les autres installations de transport aérien qui existent présentement dans la région (piste/hydrobase) sont toutes de propriété privée.

Fait à noter, en novembre 2004, le conseil de la MRC de Portneuf a procédé au retrait de l'affectation de transport aérien que l'on retrouvait sur le territoire de la ville de Cap-Santé et qui était inscrite dans le premier schéma d'aménagement de la MRC de Portneuf.

8.3) PROBLÉMATIQUES ROUTIÈRES

8.3.1 ROUTES DU RÉSEAU SUPÉRIEUR

L'autoroute Félix-Leclerc est le principal axe de desserte de la circulation de transit de la région. L'infrastructure est relativement en bon état. Huit échangeurs sont présents sur son parcours: Deschambault-Grondines (3), Portneuf (1), Cap-Santé (1), Donnacona (1) et Neuville (2).

La route 138 présente des contraintes de fonctionnalité lorsqu'elle traverse les noyaux urbains de Neuville, Donnacona et Deschambault-Grondines. La route 138 comporte, en outre, des secteurs présentant des problèmes de configuration routière à certains endroits sur son tracé. C'est le cas notamment de l'intersection située au bas de la côte de l'église de Cap-Santé. Il en va de même à l'égard de deux sections de route où des courbes sous-standards ont été relevées aux limites est et ouest du centre urbain de Deschambault dans la municipalité de Deschambault-Grondines. Le point de jonction entre la route 138 et 358 à Cap-Santé fait état de la même problématique. Précisons en outre que l'intersection de la route 138 et de la rue Provencher sur le territoire de la ville de Portneuf, ainsi que l'intersection de la route 138 avec la rue de l'Église à Donnacona constituent des lieux d'accidents répétés. Enfin, le MTQ indique que l'augmentation des débits et les modifications aux normes applicables aux routes apportées lors des dernières décennies ont fait en sorte que les largeurs des plates-formes des axes routiers sont

inférieures aux exigences des normes actuelles sur certaines portions de la route 138, plus particulièrement dans l'axe compris entre la ville de Portneuf et son point de jonction avec la route 365 à Neuville.

Avec l'accroissement démographique appréhendé de certaines municipalités de la frange est de la MRC, la route 365 sera vraisemblablement encore plus sollicitée au cours des prochaines années. La fluidité de la circulation entre les agglomérations de Saint-Raymond et de Pont-Rouge risque, par conséquent, de se détériorer sur certaines portions de cette route, plus particulièrement dans les zones urbaines qu'elle traverse. Le problème est d'ailleurs déjà ressenti aux approches et à l'intérieur de la ville de Pont-Rouge. Ce secteur, qui enregistre les plus importants débits de circulation (7 000 DJMA), est caractérisé par un grand nombre d'intersections et d'entrées privées/commerciales qui engendrent une multitude de points de conflits susceptibles de gêner l'écoulement de la circulation. Cette partie de tronçon est d'ailleurs identifiée par le MTQ comme un site présentant un haut risque d'accidents considérant la récurrence de ces événements qui ont été relevés dans ce secteur. Des problèmes de congestion de la circulation sont par ailleurs observables à Pont-Rouge à la jonction des routes 365 et 358 (secteur du moulin Marcoux). Le volume de camions qui emprunte cette route varie de 5% à 9% et occasionne, par ailleurs, des problèmes de poussière et de bruit pour les résidents habitant aux abords.

La route 367 représente une importante route de camionnage de la région comme en témoigne son fort pourcentage de trafic lourd (entre 5% et 14% selon les tronçons considérés). Son tracé est tortueux, ce qui augmente les difficultés pour la conduite des fardiens. Les risques à la sécurité s'accroissent aux passages des camions au coeur des villages de Rivière-à-Pierre, de Saint-Léonard-de-Portneuf et dans la ville de Saint-Raymond. La circulation importante de camions dans Saint-Raymond contribue d'ailleurs à occasionner des problèmes de congestion dans le centre-ville, particulièrement à la croisée de la route 367 et des rues Saint-Joseph et Saint-Pierre. À Lac-Sergent, les véhicules en provenance du Centre de plein air 4 saisons doivent traverser perpendiculairement la route 367 pour se rendre sur le chemin du Tour-du-lac Nord, une situation susceptible d'engendrer une problématique de sécurité compte tenu de la vitesse élevée (zone de 90 km/h) des véhicules qui circulent sur la route régionale et de la configuration des lieux à cet endroit. La route 367 présente par ailleurs des caractéristiques inadéquates pour la circulation en plusieurs endroits (présence de plusieurs courbes sous-standards entre Rivière-à-Pierre et Saint-Léonard-de-Portneuf; courbes prononcées entre Saint-Léonard-de-Portneuf et la ville de Saint-Raymond, exiguïté de la route dans la partie située à l'est du village de Saint-Léonard-de-Portneuf).

Certaines portions de la route 354 se caractérisent par d'importants débits de camions variant de 13 à 28% entre la jonction avec la route 363 et Saint-Raymond. L'intensité du camionnage dans ce secteur contribue d'ailleurs à accentuer la dégradation la chaussée de cette route. La configuration de la route 354 pose problème à plusieurs endroits étant donné qu'elle comporte plusieurs courbes sous-standards, plus particulièrement dans le secteur de Chute Panet dans Saint-Raymond, ainsi qu'à l'approche de Sainte-Christine-d'Auvergne où l'on dénote une courbe dangereuse près de l'entrée du village. Mais les problèmes de configuration routière de la route 354 sont surtout importants dans sa portion qui traverse la rive sud de la rivière Sainte-Anne sur le territoire de Saint-Casimir où dix-neuf (19) courbes sous-standards ont été répertoriées sur une distance d'environ sept (7) kilomètres. Le MTQ relève également que les largeurs de plates-formes de la route mesurées dans le secteur s'avèrent inférieures aux exigences des normes en vigueur, particulièrement en ce qui concerne la section comprise entre le pont de Saint-Casimir et la route 363 sud, une situation qui vient encore accentuer les problématiques géométriques inhérentes à cette route. Des nuisances à la circulation sont, par ailleurs, occasionnellement suscitées, à la jonction du rang Sainte-Anne à Sainte-Christine-d'Auvergne, par la fumée générée par les fours à charbon localisés à proximité. Le MTQ a toutefois procédé à l'installation de panneaux d'avertissement à l'intention des automobilistes dans ce secteur.

L'utilisation de la route 363 est problématique par endroit en raison des problèmes de configuration propres à certains tronçons et de l'important flux de camions qui l'emprunte (environ 10% entre Saint-Casimir et Saint-Ubalde). La route 363 comporte en effet plusieurs courbes sous-standards, notamment aux approches nord et sud de l'agglomération de Saint-Marc-des-Carrières, dans sa portion localisée au nord du village de Saint-Casimir et à l'approche sud de Saint-Ubalde. Il est à noter par ailleurs qu'à la limite des municipalités de Saint-Casimir et de Deschambault-Grondines au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, la route 363 comprend deux endroits (intersections avec la route Lachevrotière et le 2^{ème} rang) qui s'avèrent être les théâtres d'accidents fréquents.

Une partie de la route 358 (jusqu'à sa jonction avec la route Delage), la route Delage, une partie du chemin de la Station et le boulevard du Centenaire dans la ville de Saint-Basile complètent le réseau supérieur régional. Ces axes routiers sont confrontés à des problèmes liés au trafic lourd générés par la présence de l'entreprise Ciment Québec. Les contraintes sont particulièrement ressenties dans Saint-Basile (chemin de la Station) et dans la ville de Cap-Santé (route Delage) jusqu'à la jonction avec la route 358. Le pourcentage de camions atteint 19% dans ce secteur en raison essentiellement des activités de la cimenterie.

Finalement, il est prévu qu'au cours de l'année 2008, la route Guilbault, qui assurera un lien entre la municipalité de Saint-Casimir et l'autoroute Félix-Leclerc, viennent compléter le réseau routier supérieur en présence sur le territoire régional.

8.3.2 ROUTES DU RÉSEAU LOCAL

Les principaux problèmes rencontrés sur les routes du réseau local ont été identifiés suite à une tournée effectuée auprès des municipalités de la MRC de Portneuf. Le portrait de la situation propre à ce réseau qui est ici présenté tient également compte des commentaires formulés par les municipalités suite à l'analyse du premier projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR). Globalement, les problématiques ayant été recensées peuvent être regroupées suivants cinq points:

1. Problèmes liés à l'état ou à la configuration du réseau local

La plupart des municipalités ont identifié plusieurs tronçons de routes sous leur responsabilité dont l'état requérait des travaux de réfection ou dont la configuration nécessitait certains correctifs (étroitesse des voies de circulation, présence de courbes dangereuses, configuration problématique du tracé de la route, zone à risque d'accidents élevés, etc.). Ces informations ont été tirées d'une analyse diagnostique effectuée suite à une tournée effectuée auprès des municipalités portneuvoises et ont été ajustées en considérant les commentaires formulés par ces dernières à la suite de la publication du PSAR.

2. Contraintes liées à la circulation des véhicules lourds

La circulation des véhicules lourds sur certaines routes de la région peut engendrer des nuisances (bruit, poussière, vibrations) pour les résidents des abords de celles-ci. Le camionnage contribue également à la détérioration de l'infrastructure routière. L'enquête auprès des municipalités a permis de relever les secteurs sensibles suivants:

Cap-Santé

La rue Notre-Dame bordée par plusieurs résidences est utilisée par les camions lourds en provenance de l'usine Bowater de Donnacona qui se dirigent vers l'ouest en vue d'accéder à l'autoroute Félix-Leclerc via la route 358. Cette situation engendre des nuisances pour les résidents des abords de cette route.

MRC DE PORTNEUF

Donnacona

En raison des activités de l'usine Bowater, les rues de l'Église et Notre-Dame sont empruntées par les camions lourds qui veulent accéder à la route 138 ou à l'autoroute Félix-Leclerc. Leur passage contribue à la dégradation de ces voies de circulation municipales et suscite des risques en regard de la sécurité dans le secteur du centre-ville.

Pont-Rouge

La route Grand-Capsa draine une part de la circulation de transit de camions lourds en provenance du nord de la région. Ce flux de circulation suscite des nuisances de bruit et de poussière pour les résidents établis au bord de cette route. Parce qu'elle permet un accès direct à la route de Fossambault (367), la route Grand-Capsa est souvent empruntée par les camionneurs pour éviter la pesée située sur l'autoroute Félix-Leclerc à Saint-Augustin-de-Desmaures.

Portneuf

Le trafic lourd sur la rue Provencher suscite des nuisances à l'égard des zones résidentielles établies à proximité. La municipalité souhaite procéder à l'aménagement d'une route d'accès direct entre le quai de Portneuf et la route 138.

Saint-Basile

Des contraintes de bruit, vibration et émission de gaz et de poussière suscitées par la circulation des véhicules lourds en provenance du rang Sainte-Angélique sont signalées dans le centre-ville de Saint-Basile.

Saint-Casimir

La rue Notre-Dame et le rang du Rapide Nord, qui longent tous deux la rivière Sainte-Anne, constituent des axes de circulation empruntés par le trafic lourd. Cette situation crée des contraintes de bruit et de vibration pour les résidents établis le long de ces axes. Des contraintes liées à la circulation des véhicules lourds ont également été relevées sur la route 363 entre Saint-Casimir et Saint-Ubalde.

Sainte-Christine-d'Auvergne

De nombreux véhicules de transport de produits forestiers empruntent le rang Saint-Georges, une situation qui contribue à détériorer l'infrastructure routière en particulier lors des périodes de dégel.

Saint-Raymond

Dégradation de la rue Saint-Cyrille due au transport lourd dans le secteur.

Saint-Ubalde

Dégradation de la route de Saint-Adelphe, du rang Sainte-Anne et de la route Bureau utilisées comme voies de transit vers la MRC de Mékinac par le trafic lourd en provenance de la route 363.

3. Réfection de ponts situés sur le réseau local

À Saint-Casimir, le pont de la route des Lefebvre qui vient connecter la route 354 fait état d'une capacité de desserte insuffisante. Une correction à l'infrastructure s'avérera donc nécessaire.

4. Problème de fonctionnalité

À Donnacona, sur la rue de l'Église, la densité de la circulation gagne en importance à mesure que l'on se rapproche de l'intersection de la route 138. Dans ce secteur, l'achalandage de cet axe routier, qui représente la principale sortie de la ville vers la route 138 et l'autoroute Félix-Leclerc, se trouve augmenté par la circulation commerciale (Place Donnacona), scolaire (École secondaire de Donnacona) et industrielle (Bowater Produits forestiers du Canada).

8.3.3 SITES PRÉSENTANT UNE HAUTE FRÉQUENCE D'ACCIDENTS

D'après des données compilées dans le plan de transport de Portneuf produit en 2003, 3 733 accidents de la route ont été répertoriés par le MTQ sur le réseau routier supérieur dans la région de Portneuf pour la période comprise entre janvier 1994 et décembre 1999. Sur la base de ces données, le ministère a procédé à une répartition des accidents en fonction des différentes routes de la région. Il ressortait de l'analyse que certains sites faisaient état de problématiques de sécurité plus importantes que d'autres. À l'époque, en effet, le ministère recensait en territoire portneuvois dix (10) intersections présentant un taux d'incidence d'accident plus élevé comparativement à d'autres intersections ayant des caractéristiques similaires. Depuis le dépôt du plan de transport, le MTQ a effectué des analyses plus poussées à l'égard de ces sites et a réalisé des interventions correctives qui ont eu pour effet de régulariser la situation dans plusieurs cas.

Un nouveau bilan traitant de la sécurité des points de croisement de routes a été rendu disponible en avril 2005 par le MTQ et a ramené à quatre (4) le nombre de sites présentant une plus grande fréquence d'accidents. Ces intersections se localisent à Saint-Raymond (route 365 / rue Saint-Cyrille), Saint-Alban (route 354 / rang de l'Église Sud), Saint-Basile (route 365 / rang Sainte-Angélique) et Cap-Santé (route 138 / chemin du Bois-de-l'Ail).⁴

8.3.4 LES OUVRAGES D'ART

La région de Portneuf comprend 168 ouvrages d'art (ponts, ponceaux et murs) situés dans l'emprise des différents réseaux routiers portneuvois. De ce nombre, 68 appartiennent au MTQ étant localisés sur le réseau supérieur, tandis que les 100 autres sont situés sur le réseau local.

Le Plan de transport de Portneuf produit par le MTQ nous apprend que 12 des 68 structures situées sur le réseau supérieur, de même que 23 des 100 structures en présence sur le réseau local requièrent une intervention visant leur réparation ou leur reconstruction, s'il y a lieu, lorsque les réparations s'avèrent trop importantes. Au total, cela signifie que dans Portneuf, 21% des ouvrages d'art nécessitent minimalement des travaux de réparation. Le plan de transport du MTQ précise toutefois que bien que le ministère ne soit responsable que du réseau supérieur, il doit tout de même assurer l'inspection, la préparation des plans et devis et subventionner les travaux sur les structures du réseau local selon les disponibilités budgétaires et en fonction des règles du *Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art*.

8.4) TENDANCES ET DEMANDES PRÉVISIBLES

Les estimations de population régionale d'ici l'an 2016 montrent un ralentissement de la croissance démographique et une tendance à long terme à la stabilisation de la population. Les tendances démographiques ne sont toutefois pas identiques partout sur le territoire de la MRC. Durant la période décennale 1991-2001, les plus fortes croissances démographiques ont été enregistrées dans les municipalités de l'est de la MRC (12,3% à Neuville, 17,2% à Pont-Rouge et 8,7% à Saint-Raymond) en raison principalement de l'effet de débordement lié à la présence de l'agglomération de Québec. Cet accroissement de la population dans l'est de la MRC devrait se poursuivre

⁴ Les sites identifiés doivent faire l'objet d'une étude détaillée avant de confirmer leur dangerosité. D'après le MTQ, certains sites, après analyse, peuvent en effet ne plus être considérés comme étant problématiques.

au cours des dix prochaines années mais de façon plus ralentie toutefois avec des hausses comprises entre 5% et 17% selon les municipalités (13,8% à Neuville, 16,9% à Pont-Rouge et 5,8% à Saint-Raymond).

À l'opposé toutefois, les municipalités du centre et de l'ouest de la MRC qui sont situées à l'extérieur de l'axe de l'autoroute Félix-Leclerc ont connu, règle générale, une diminution de leur population entre 1991 et 2001 et il est probable que cette tendance à la baisse se poursuive d'ici l'horizon 2016. Pour leur part, les municipalités localisées dans l'axe de l'autoroute Félix-Leclerc verront leur population se stabiliser avec des variations, positives ou négatives, de moins de 5%.

Les projections démographiques régionales confirment donc un déclin de la population de la plupart des villages ruraux situés à l'extérieur du corridor de l'autoroute Félix-Leclerc et un renforcement des principaux centres urbains de la région. La proximité de la région urbaine de Québec et l'effet de débordement sur les municipalités limitrophes de la Communauté métropolitaine de Québec semblent ainsi continuer de favoriser la croissance des centres urbains de l'est de la MRC. Le déséquilibre démographique entre l'est et l'ouest de la MRC ira donc en s'accroissant au cours des prochaines années. Incidemment, l'ensemble Pont-Rouge, Saint-Raymond et Neuville qui représentait 43,1% de la population de la MRC en 2001, regroupera 47,6% de la population régionale à l'horizon 2016.

L'analyse des projections démographiques fournit d'intéressants indicateurs pour évaluer la demande future en matière de transport:

- En 2016, les gens âgés entre 40 et 60 ans vont encore constituer le groupe démographique dominant avec tout le pouvoir d'épargne et de consommation qu'ils représentent. Les industries liées aux loisirs, aux transports, au tourisme, à l'hébergement et à la restauration devraient connaître, par conséquent, une croissance de leurs activités;
- Le vieillissement de la population (30,4% de la population de la MRC aura plus de 60 ans en 2016) entraînera des besoins particuliers en ce qui a trait au transport adapté pour les personnes à mobilité réduite. Cette évolution structurelle de la population devrait accroître sensiblement les dépenses publiques et privées dans le domaine de la santé. En outre, la vente et la production de produits pharmaceutiques devraient suivre cette tendance.

MRC DE PORTNEUF

- À l'inverse, les groupes d'âges inférieurs à 44 ans subiront une décroissance de leurs effectifs d'ici 2016, sauf le groupe des 25-29 ans. Les plus fortes baisses surviendront chez les 0-14 ans et les 35-44 ans. Les effets se feront sentir dans le premier cas par la diminution des effectifs scolaires, ce qui pourrait se traduire par de possibles fermetures ou regroupements d'écoles dans certains secteurs de la MRC. Par ailleurs, la construction résidentielle devrait demeurer à des niveaux inférieurs à ce qu'elle était ces vingt ou trente dernières années alors que la croissance du nombre de ménages était importante dans la région.

8.4.1 TAUX DE CROISSANCE ANNUELLE ET PROJECTIONS DU TRAFIC ROUTIER

Eu égard à l'analyse du trafic routier régional, il est constaté que les débits de circulation recensés sur l'autoroute Félix-Leclerc ont connu une augmentation annuelle variant de 12,3% à 25,0% entre 1995 et 2002. Ce constat se vérifie sur l'ensemble des sections et le rythme de progression est d'environ 3,5% annuellement. Le rapport "débit/capacité" se situe en moyenne autour de 33%, un indicateur traduisant une bonne fluidité de circulation le long de cet axe. D'après les données de projections de la circulation routière établies par le MTQ à l'intérieur du Plan de transport de Portneuf, si la tendance actuelle se poursuit, le volume de véhicules pourrait atteindre en l'an 2016 au-delà de 38 000 déplacements à la limite est de la région et correspondre à un débit de 24 000 véhicules à la limite ouest de la MRC. Cependant, même avec les débits projetés, la capacité théorique de l'autoroute restera encore largement suffisante en l'an 2016.

Les taux d'augmentation de débits annuels pour la période de référence 1995 à 2002 sur la route 138 sont peu élevés, variant de 1,8% dans l'est de la MRC à 4,1% sur le segment de la route traversant la municipalité de Deschambault-Grondines. Une section, celle comprise entre Neuville et la limite est de la MRC, n'a pas connu d'augmentation du débit de circulation (0,0%) entre 1990 et 1995. La construction en 1992 d'un nouvel échangeur entre la route Gravel et l'autoroute Félix-Leclerc explique en partie ce constat. L'interdiction du trafic lourd entre Neuville et la limite de la CMQ a également contribué à cette baisse de fréquentation. L'autoroute Félix-Leclerc a ainsi canalisé un volume de véhicules qui auparavant empruntaient la route 138. D'après les données de projections de la circulation routière établies par le MTQ à l'intérieur du Plan de transport de Portneuf, la progression du trafic routier sur cette voie de circulation sera fort différente d'un secteur de route à un autre. Ainsi, les plus fortes augmentations prévues le long de la route 138 concerneront, d'ici l'an 2016, les villes de Portneuf et de Donnacona, ainsi que l'ouest de la municipalité de Deschambault-Grondines. Actuellement, la route 138

présente une grande fluidité de circulation dans son ensemble. Seul le secteur de Donnacona, en raison de l'importance du débit de circulation observé, de la présence d'un feu de circulation et du point d'accès à l'autoroute Félix-Leclerc fait état d'un rapport "débit/ capacité" plus important (37,5%) par rapport aux autres indices recensés sur cette route. La densité de circulation peut, par conséquent, y être élevée, particulièrement en période de pointe, au carrefour de la rue de l'Église et de la route 138 en raison de la circulation générée par la présence de l'école secondaire et du centre commercial situés à proximité.

La route 365 a vu son taux d'augmentation de débits annuels varier de 2% à 7% entre 1995 et 2002. La section qui a connu la plus forte augmentation est celle comprise entre Pont-Rouge et l'autoroute Félix-Leclerc avec des hausses moyennes annuelles atteignant 7%. Cette route pourrait même atteindre plus de 11 000 véhicules par jour en 2016. La section entre Pont-Rouge et Saint-Raymond a également connu une hausse annuelle appréciable de l'ordre de près de 4%. Ce tronçon pourrait accueillir des volumes de plus de 9 000 véhicules en 2016.

La route 358 fait également état d'importants taux de croissance annuelle de son débit de circulation variant entre 2,2% et 10% entre les années 1995 et 2002. La section de route comprise entre le centre-ville de Pont-Rouge et le point de croisement des routes 358 et 367 (route de Fossambault) a connu le plus fort taux de croissance annuelle du débit de circulation (10%) au cours de cette période. Cette situation est due à l'importance du nombre des résidents de Pont-Rouge qui se déplacent vers la Communauté métropolitaine de Québec pour des raisons de travail et qui utilisent pour ce faire cet axe routier. Si le taux d'augmentation se maintient, cette section devrait atteindre environ 7 000 véhicules par jour en 2016.

En ce qui concerne la route 363, la section comprise entre Saint-Marc-des-Carières et l'autoroute Félix-Leclerc a été celle qui a connu la plus forte augmentation annuelle de débit entre 1995 et 2002 (2,1%). Il s'agit de la portion de route qui accueille le plus fort contingent de véhicules. Le volume anticipé de véhicules pour l'an 2016 s'élève à environ 6 500 le long de cet axe. Les routes 363 et 354 se croisent au coeur du village de Saint-Casimir. Le secteur s'avère stratégique en matière de desserte routière régionale étant donné la présence d'un pont au-dessus de la rivière Sainte-Anne, la traversée de l'agglomération de Saint-Casimir et le fort pourcentage de camions lourds qui circulent à cet endroit. L'étroitesse du pont et les déficiences géométriques de la route entraînent des problèmes ponctuels de congestion et des nuisances pour les résidents du secteur. À cet égard, des travaux d'amélioration de l'accès au pont au sud de la rivière

MRC DE PORTNEUF

Sainte-Anne ont été réalisés ces dernières années et se sont traduits par l'aménagement au sud du pont d'une boucle d'accès directe. Cette intervention a permis d'atténuer une partie des problèmes de circulation caractérisant le secteur, notamment faciliter les mouvements d'entrée et de sortie des véhicules lourds du côté sud du pont.

Lorsque l'on considère de façon globale l'importance de la croissance annuelle du volume de véhicules sur le réseau routier de la MRC, on constate les phénomènes suivants:

- L'autoroute Félix-Leclerc connaît une progression forte et régulière. Il s'agit toutefois principalement d'une circulation de transit, ce qui a peu d'effet sur le territoire de la MRC.
- La progression des liens infrarégionaux reste faible. En effet, les liens entre les pôles de l'est de la MRC (Saint-Raymond, Pont-Rouge) et de l'ouest (Saint-Marc-des-Carières) n'ont marqué qu'une faible progression en ce qui a trait aux flux d'échanges routiers.
- La route 138 connaît une augmentation irrégulière du débit de circulation selon les sections. Ce phénomène traduit le fait que cette route est de moins en moins une route de liaison interrégionale et qu'elle adopte progressivement une vocation de desserte locale, en raison de la présence en parallèle de l'autoroute Félix-Leclerc. La vocation touristique de cet axe s'affirme comme le prouve l'importance des débits estivaux par rapport aux débits moyens annuels. La fonction touristique de la route 138 a été renforcée par le biais de son intégration au projet de la Route verte, un vaste réseau cyclable établi à l'échelle du Québec.
- Les sections de routes comprises entre Pont-Rouge et l'autoroute Félix-Leclerc (route 365) et entre Pont-Rouge et la CMQ (route 358) ont connu un taux d'accroissement annuel élevé. Cette croissance illustre bien le développement démographique de l'est de la MRC et les liens qui se sont développés avec la CMQ. Un grand nombre de résidents de Pont-Rouge travaillent en effet sur le territoire de la CMQ.
- Les projections de trafic routier montrent un renforcement de l'axe de l'autoroute Félix-Leclerc, ce qui aura toutefois peu d'effet sur le territoire de la MRC puisqu'il s'agit principalement d'une circulation de transit. Toutefois, les

liens entre la ville de Pont-Rouge et les secteurs voisins de la CMQ continueront leur progression. En l'occurrence, les routes 358 et 365 en particulier seront de plus en plus sollicitées.

À l'examen, on constate que les principales routes de la MRC présentent généralement une bonne fluidité de circulation et font état d'indices de capacité théorique nettement supérieurs aux débits observés et même projetés. L'analyse des tendances à l'échelle de la MRC de Portneuf ne laisse pas présager d'impact important sur la structure générale des systèmes de transport dans la région. Le taux d'accroissement démographique modéré, la tendance au vieillissement de la population et le maintien de la structure socio-économique actuelle ne devraient pas modifier fortement la demande en transport, ni accentuer la pression sur les infrastructures existantes. Des problèmes ponctuels sont néanmoins observables aux croisements de routes importantes à l'intérieur des agglomérations urbaines. C'est notamment le cas à Pont-Rouge et à Saint-Raymond.

À Pont-Rouge, des problèmes de circulation sont générés par le trafic de transit circulant sur la route 365. Le rapport "débit/ capacité" atteint 60% sur la portion de cette route qui traverse le centre-ville. De façon plus particulière, le point de jonction entre la route 358 et la route 365 présente des problèmes de congestion (secteur de la rue Dupont et de la rue Notre-Dame). Il en est de même du carrefour des rues Dupont et du Collège. L'étude de circulation réalisée par le MTQ⁵ dans le secteur en 1993 avait déjà anticipé les problèmes de capacité de desserte de circulation dans le cas des intersections suivantes: du Collège/Dupont, Dupont/Notre-Dame, Notre-Dame/chemin de la Pêche et rang du Brûlé. L'étude du MTQ identifiait à l'époque une voie possible de contournement de l'agglomération de Pont-Rouge, qui passait par la route des Commissaires, pour canaliser le trafic de transit provenant de la route 365. D'après les estimations du ministère, cette voie de contour n'aurait été nécessaire qu'en l'an 2011.

La même problématique se retrouve à Saint-Raymond, au croisement de la route 367 et de la route 354, (carrefours Saint-Joseph/Saint-Jacques et Saint-Pierre/Saint-Jacques) au coeur de la ville. À ces endroits, des problèmes importants de congestion surviennent aux heures de pointe. Ici encore, la présence de trafic lourd accentue les problèmes de circulation. La ville de Saint-Raymond fait également état de problèmes de desserte routière étant le seul pôle régional ne possédant pas de lien direct avec l'autoroute Félix-Leclerc. Son accès vers les centres urbains situés à l'est de la MRC (Cap-Santé, Donnacona, Neuville) doit, en effet, se faire à travers l'agglomération de

⁵ MTQ. Étude des routes 358 et 365 à Pont-Rouge, juin 1993.

MRC DE PORTNEUF

Pont-Rouge, ce qui occasionne des problèmes de congestion. Une grande partie de la circulation en provenance de Saint-Raymond (66,1% selon l'étude du MTQ) traverse la ville de Pont-Rouge sans s'y arrêter. Dans le cas des camions et des autobus, cette proportion atteint 84%. L'absence d'accès direct à l'autoroute est perçue comme étant un frein au développement économique de la ville de Saint-Raymond. Avec la croissance démographique anticipée de l'est de la MRC, cette problématique risque d'aller en s'accroissant.

Les projections de circulation routière effectuées par le MTQ dans le cadre du Plan de transport de Portneuf laissent entrevoir d'ici l'an 2016 des niveaux de service faibles (types D et E) le long de la route 365, en particulier sur la section de trafic située immédiatement au sud de l'agglomération de Saint-Raymond. Le MTQ indique également que, dans une moindre mesure cependant, la route 138, entre les villes de Portneuf et Donnacona, ainsi que la route 363, au sud de Saint-Marc-des-Carières, sont aussi susceptibles de présenter des niveaux de service faibles (type D).

Considérant les nuisances actuelles, les problèmes de sécurité relevés, l'accroissement du volume de circulation anticipé, l'arrivée de la zone industrielle le long de la route des Commissaires, ainsi que la volonté de la ville de Saint-Raymond d'être dotée d'un accès direct à l'autoroute Félix-Leclerc, l'échéance de 2011 fixée par le MTQ semble beaucoup trop éloignée et la voie de contournement dans le secteur de Pont-Rouge devient de plus en plus une nécessité pour les prochaines années.

Objectifs spécifiques

- *Améliorer les conditions de circulation à l'intérieur des agglomérations de Pont-Rouge et de Saint-Raymond;*
- *Améliorer l'accès de Saint-Raymond à l'autoroute Félix-Leclerc.*

8.5 LA GESTION RÉGIONALE DU RÉSEAU ROUTIER

8.5.1 LA GESTION DU RÉSEAU LOCAL

Dans la MRC de Portneuf, l'ensemble des infrastructures routières locales, exception faite des voies urbaines et des rues privées, couvrent environ 500 kilomètres. À la suite des modifications apportées en 1993 au régime de responsabilités en matière de voirie (*Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives*), 410 kilomètres de routes, soit 82% du réseau local portneuvois, ont été délégués aux municipalités.

Dans la foulée du transfert de responsabilités vers le palier municipal, le gouvernement a procédé à la création de programmes d'aide pour supporter les municipalités dans la prise en charge de ces infrastructures. Cependant, l'allocation financière découlant de ces programmes gouvernementaux s'avère bien souvent insuffisante pour répondre à l'ensemble des besoins des municipalités en matière de réfection et d'entretien de leur réseau routier local. Cette situation fait en sorte que la plupart des municipalités portneuvoises ont dû imposer une taxe additionnelle à leurs citoyens pour pouvoir répondre à leurs nouvelles responsabilités en matière de voirie locale. D'autres ont réalisé une programmation des interventions sur le réseau routier local afin d'établir les priorités et de réaliser une meilleure gestion du réseau. Il faut également considérer le fait que les montants gouvernementaux d'aide à l'entretien du réseau routier local ont diminué de façon importante. Incidemment, l'aide à l'amélioration du réseau local dans Portneuf a passablement été amputée ces dernières années. Dans le contexte actuel de compressions budgétaires, il faut anticiper que les montants disponibles continueront de diminuer. Par conséquent, la planification des interventions sur les routes du réseau local devrait être réalisée dans une perspective plus globale et faire l'objet d'une coordination régionale.

Objectifs spécifiques

- *Préserver les infrastructures de transport routier rattachées au réseau local;*
- *Adopter une structure de fonctionnement efficace pour s'acquitter des responsabilités reliées à l'entretien de la voirie locale, faciliter la planification à long terme des interventions et réaliser des économies d'échelle;*

- *Privilégier une approche de gestion plus globale permettant d'effectuer une planification beaucoup plus efficace des interventions à réaliser sur le réseau local.*

8.5.2 L'ORGANISATION DU TRANSPORT LOURD

Dans la MRC de Portneuf, l'autoroute Félix-Leclerc est désignée à titre de seul axe de transit à l'intérieur du réseau de camionnage établi par le MTQ. Cette route comporte donc un minimum de restriction au trafic lourd. Il importe toutefois de souligner que les autres routes du réseau supérieur où la circulation des camions lourds est autorisée sont constituées en grande partie de routes comportant certaines restrictions à leur utilisation. Sur l'ensemble du réseau supérieur, une seule section est interdite au transport lourd, soit le tronçon de la route 138 à Neuville qui est compris entre le point de jonction de la route 365 et la limite est de la MRC, ceci pour éliminer les possibilités de contournement du poste de contrôle localisé sur l'autoroute Félix-Leclerc à Saint-Augustin-de-Desmaures. Seul le transport local est autorisé sur ce tronçon. Si la quasi totalité du réseau supérieur est accessible au transport lourd, une grande partie toutefois fait état de certaines restrictions pour ce type de trafic.

Les municipalités ont le pouvoir, en vertu de l'article 626, paragraphe 5 du *Code de la sécurité routière* de restreindre ou d'interdire les véhicules lourds sur les routes qui sont sous leur juridiction. Les interdictions adoptées par les municipalités demeurent toutefois conditionnelles à leur approbation par le MTQ et à l'accord des municipalités contiguës lorsque la route concernée dessert une municipalité voisine. À ce jour, dix-sept (17) des dix-huit (18) municipalités de la MRC de Portneuf se sont prévaluées de ce pouvoir.

S'agissant d'un système de transport s'étendant à l'échelle de la MRC, une planification régionale du transport lourd apparaît souhaitable aux fins d'assurer une plus grande cohérence et un meilleur arrimage des réglementations municipales en ce domaine. De plus, compte tenu du rôle économique occupé par ce système de transport, des fonctions que jouent certaines routes en matière de transport régional et de l'importance de disposer d'un réseau de base pour l'acheminement des produits et des biens sur le territoire, certaines routes associées au réseau local ne devraient faire l'objet d'aucune réglementation de la part des municipalités.

Les critères suivants sont retenus pour déterminer les routes appartenant au réseau local dont l'accessibilité au trafic lourd devrait être maintenue.

- Si emprunter le réseau local permet d'éviter la traversée d'un milieu urbain (Saint-Raymond et Pont-Rouge en particulier);
- Si la route permet l'accès aux ressources naturelles;
- S'il y a présence de générateurs majeurs de trafic lourds qui sont accessibles uniquement par le réseau local.

En se basant sur ces critères, nous proposons que les routes du réseau local apparaissant au tableau 8.1 ne fassent l'objet d'aucune interdiction pour le trafic lourd et soient intégrées au réseau régional de base pour le camionnage.

Tableau 8.1 : Réseau local de base pour le camionnage

Routes	Localisation	Justification
Rang Sainte-Angélique	Saint-Basile	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voie de contournement de la ville de Pont-Rouge pour une partie du trafic lourd en provenance du nord de la région.
Route Corcoran	Saint-Raymond	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voie de contournement de Saint-Raymond pour le trafic en provenance du secteur de Sainte-Christine-d'Auvergne, Chute-Panet vers Pont-Rouge.
Axe rang du Brûlé/ chemin de la pêche / rang Terrebonne / chemin de la Station	Pont-Rouge, Cap-Santé, Saint-Basile	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seul accès pour le camionnage entre la MRC de La Jacques-Cartier et le sud de la MRC de Portneuf. ▪ Voie de contournement de Pont-Rouge pour ce même trafic vers l'autoroute 40 en direction ouest (connexion avec la route Delage).
Route 358	Entre le noyau urbain de Pont-Rouge et la route Delage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accès le plus direct vers l'autoroute 40 pour le trafic lourd en provenance de l'ouest de Pont-Rouge et généré par les entreprises en présence dans la zone industrielle établie le long de la rue des Commissaires.
Rangs Saint-Mathias, Saguenay, Notre-Dame, Sainte-Croix et du Nord	Saint-Raymond	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ces rangs permettent l'accès aux ressources forestières du nord de la MRC.

8.5.3 LES RÉSEAUX DE TRANSPORT IMPORTANTS

L'article 5 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* requiert des MRC qu'elles déterminent les équipements et les infrastructures de transport importants qui existent sur leurs territoires respectifs. À l'intérieur du schéma d'aménagement et de développement, cette reconnaissance repose sur l'impact ou l'intérêt régional des infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien. La carte 8.4 présente les équipements et les infrastructures de transport importants de la MRC de Portneuf.

8.5.3.1 *Les routes d'intérêt régional*

Le réseau de routes importantes a été déterminé en considérant les fonctions propres à chacune d'entre elles. Ces fonctions sont les suivantes:

- Axe de camionnage important : la route est utilisée par du trafic lourd de transit.
- Lien intermunicipal (la route sert de lien principal entre deux noyaux urbains d'importance);
- Desserte d'entreprise d'exploitation des ressources forestières;
- Desserte d'entreprise d'exploitation des ressources minières;
- Desserte des exploitations agricoles;
- Desserte des zones résidentielles à l'extérieur des périmètres;
- Corridor touristique;
- Accès à des secteurs récréatifs (villégiature, réserve faunique, zecs, etc.);

Suite à l'identification de ces fonctions, trois catégories de routes ont été déterminées. Les routes d'intérêt régional cumulent des fonctions multiples et ont un impact structurant sur l'organisation du territoire régional. Les routes à vocation particulière, quant à elles, se limitent à une ou deux fonctions spécifiques. Enfin, les routes de maillage n'ont pas de vocation particulière, si ce n'est de compléter le réseau routier et de boucler des secteurs (ex : traverse entre deux rangs).

En premier lieu, toutes les **routes du réseau supérieur** sont classées comme étant des routes d'intérêt régional. Ces axes de circulation rencontrent, en effet, par définition plusieurs des critères définis plus haut. À l'intérieur du **réseau local**, les routes suivantes constituent des routes d'intérêt régional:

Tableau 8.2 Routes locales d'intérêt régional

ROUTES LOCALES	FONCTIONS
Rang Sainte-Angélique (Saint-Basile)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Route de transit pour le camionnage dans l'axe Saint-Raymond et l'autoroute Félix-Leclerc. Il s'agit pour les camions de transport lourd d'une voie de contournement du noyau urbain de Pont-Rouge; ▪ Lien intermunicipal entre le secteur de Cap-Santé/Donnacona et Saint-Raymond, en passant par la ville de Saint-Basile; ▪ Desserte des exploitations agricoles établies le long du rang Sainte-Angélique; ▪ Desserte des résidences isolées situées le long de ce rang.
Route 358 (entre Pont-Rouge et Cap-Santé)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lien intermunicipal Cap-Santé/ Donnacona et Pont-Rouge; ▪ Voie de transit pour le camionnage des entreprises localisées à l'ouest de Pont-Rouge vers l'autoroute Félix-Leclerc. Avec le développement de l'occupation de la zone industrielle établie le long de la route des Commissaires, cet axe de transit va prendre de plus en plus d'importance; ▪ Desserte des exploitations agricoles.
Axe Rang du Brûlé/ Chemin de la pêche / Rang Terrebonne / Chemin de la Station (Cap-Santé, Saint-Basile et Pont- Rouge)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seul axe de transit pour le camionnage entre la MRC de La Jacques-Cartier et le sud de la MRC Portneuf; ▪ Lien intermunicipal entre le secteur de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et Pont-Rouge; ▪ Voie de contournement de Pont-Rouge pour le trafic routier en provenance de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

À l'égard des routes considérées comme étant d'intérêt régional, la MRC de Portneuf propose d'adopter des objectifs de planification et d'intervention visant le maintien du réseau routier d'intérêt régional, de même que l'amélioration de sa fonctionnalité. Incidemment, la MRC entend privilégier ce réseau au moment de planifier les interventions d'entretien et de réfection des routes de la région. En matière d'organisation du transport lourd, les routes d'intérêt régional devraient constituer la base de la réflexion et être reconnues à titre d'axes prioritaires pour canaliser la circulation du trafic lourd sur les routes de la région de Portneuf.

Outre le réseau routier d'intérêt régional, la MRC de Portneuf est également desservie par d'autres systèmes de transport dont "l'importance" est reconnue par le schéma d'aménagement et de développement.

Les réseaux ferroviaires

L'ensemble du réseau ferroviaire existant dans la région est reconnu comme étant important au schéma d'aménagement et de développement. Le maintien du système de transport par train est, en effet, primordial pour le développement de la région et la qualité de vie dans la MRC de Portneuf. En suppléant au transport routier, le train vient, en effet, réduire la pression sur le réseau routier et permet d'atténuer les contraintes qui sont liées au transport lourd sur nos routes. Les installations ferroviaires du Canadien National et le Chemin de fer Québec-Gatineau sont, en outre, utilisées par quelques-unes des plus grandes entreprises de la région pour acheminer une partie de leur production vers leurs marchés respectifs. Le schéma d'aménagement et de développement verra donc à favoriser la protection et la préservation des infrastructures ferroviaires en place.

Les sentiers récréatifs régionaux

Les sentiers récréatifs régionaux constituent des équipements structurants pour l'organisation du territoire. Les réseaux de motoneige, les sentiers à l'usage des motoquad qui sont reconnus, les circuits de canot-camping, la Route verte, de même que le sentier pédestre Trans-Québec comptent parmi ces systèmes de transport récréatif consacrés "importants" par le schéma d'aménagement et de développement. Le développement des activités récréatives entraînées par la mise en place de ces infrastructures sur le territoire de la MRC contribue dans les faits à générer des retombées économiques importantes pour la région.

En créant le parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf, la MRC est, par le fait même, venue reconnaître le rôle structurant de l'ancien corridor ferroviaire. Le parc est non seulement un attrait touristique majeur, mais est également appelé à devenir une voie de pénétration de plus en plus importante du territoire de la MRC. Le parc est également venu élargir l'offre d'activités récréatives dans la région, ce qui permet de contribuer à l'essor économique régional. À titre d'équipement collectif d'importance, l'intégrité du corridor récréatif multifonctionnel doit être préservée par le schéma d'aménagement et de développement. D'autre part, la piste Dansereau/La Liseuse à Pont-Rouge (8 kilomètres) se démarque par son caractère structurant au plan de l'organisation du territoire et confère à cet équipement un statut d'importance régionale.

Quai en eau profonde de Portneuf

Le quai en eau profonde de Portneuf est reconnu à titre d'équipement de transport important à l'intérieur du schéma d'aménagement et de développement. Il s'agit de la seule installation portuaire de la région vouée au transport maritime. Le quai fait, en outre, état d'une certaine activité intermodale dans la mesure où l'entreprise Ciment Québec utilise cette infrastructure pour expédier une partie de sa production vers l'extérieur.

Objectifs spécifiques

- *Favoriser la conservation et le maintien des équipements et des infrastructures de transport importants de la MRC de Portneuf;*
- *Conserver l'intégrité du parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf;*
- *Assurer la qualité de l'environnement immédiat du corridor récréatif multifonctionnel.*

8.6) LES AMÉLIORATIONS NÉCESSAIRES AUX ÉQUIPEMENTS ET AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT IMPORTANTS

Le schéma d'aménagement et de développement doit indiquer les améliorations qu'il sera nécessaire d'apporter aux infrastructures et équipements de transport terrestre importants (carte 8.5). Sur le réseau supérieur, les interventions prévues par le MTQ en matière de construction ou de réfection de routes ou de ponts sont établies suivant une programmation qui fait l'objet d'une révision à chaque année. La réalisation des travaux est en fonction des ressources budgétaires de la Direction régionale de Québec, à laquelle se rattache le territoire de la MRC de Portneuf, et des priorités déterminées sur l'ensemble du réseau. Les améliorations à prévoir aux infrastructures routières sont les suivantes:

Voie de contournement à Pont-Rouge

La route 365 représente un axe de transport qui doit être amélioré de manière à ce qu'il puisse être en mesure d'absorber la demande en transport actuelle et future du secteur est de la MRC de Portneuf. L'efficacité, la sécurité et le confort de la circulation le long de la route 365 sont, depuis quelques années remis en question, particulièrement à la

MRC DE PORTNEUF

traversée des noyaux urbains de Pont-Rouge et de Saint-Raymond. L'importance des embouteillages aux heures de pointe et la fin de semaine dans ces centres urbains, l'apport de plus en plus important du transport lourd et la perte de fonctionnalité qui caractérise cette route rendent inévitable un réaménagement du réseau routier dans le secteur.

L'aménagement d'une voie de contournement à Pont-Rouge est depuis longtemps considéré dans la MRC de Portneuf ⁶. Le tracé envisagé à cet égard, long de 8,5 km, devait passer à l'ouest de la ville en empruntant l'axe de la route des Commissaires. Le nouvel axe de circulation nécessiterait par ailleurs la construction d'un pont de 320 mètres au-dessus de la rivière Jacques-Cartier. À l'intérieur du Plan de transport de Portneuf ⁷, le ministère des Transport entend accorder une attention particulière à la traversée de l'agglomération de Pont-Rouge. Pour ce faire, le plan d'action pour le transport routier prévoit la réalisation d'une étude d'impact en vue de la mise en place d'une voie de contournement dans cette localité.

Amélioration de la route 354 (Saint-Casimir)

Le Plan de transport de Portneuf du MTQ indique que la route 354 dans le secteur de Saint-Casimir fait face à une problématique de courbes sous-standards et de largeur de plate-forme routière sous-dimensionnée, le tout associé à la traversée de la rivière Sainte-Anne, à la traversée de l'agglomération de Saint-Casimir ainsi qu'à un fort pourcentage de camions lourds utilisant cet axe routier stratégique au plan régional. Des interventions visant l'amélioration des conditions de circulation routière dans le secteur sont donc à prévoir.

Amélioration de la route 365, à partir de l'autoroute Félix-Leclerc jusqu'à Saint-Raymond

Desservant des localités en pleine croissance démographique et économique, la route 365 fait l'objet d'une forte pression relativement au lotissement urbain qui nuit de plus en plus à la sécurité et à la fonctionnalité du corridor routier. Le plan de transport du MTQ prévoit à cet égard une dégradation continue de la qualité de l'écoulement de la circulation dans le secteur tenant compte de l'augmentation anticipée du volume de circulation et du transport lourd sur cette portion de route.

⁶ MTQ, Étude des routes 358 et 365 à Pont-Rouge, Étude des besoins, juin 1993, 142 p.

⁷ MTQ, Plan de transport de Portneuf, Un complément essentiel au dynamisme régional - Plan d'action, février 2003, 43 p.

Amélioration de la route 367, de Saint-Raymond à Rivière-à-Pierre

Des interventions devront avoir lieu en vue d'améliorer les conditions de sécurité, de fluidité et de confort propres à cet axe routier. La route 367 présente, en effet, par endroits des courbes associées à des pentes plus ou moins importantes qui dégradent les conditions d'utilisation de la route et qui méritent une attention particulière.

Amélioration de la traversée d'agglomération de Saint-Raymond

Le centre-ville de Saint-Raymond est aux prises avec des problèmes de congestion, de trafic intense, de circulation de véhicules lourds, de poussière et de bruit. L'interdiction de circulation imposée aux véhicules lourds sur le rang Saint-Jacques (Saint-Léonard-de-Portneuf) suscite une part additionnelle de camions qui transite par le centre-ville. Cette situation augmente la problématique de circulation et de sécurité dans le secteur, particulièrement sur la route 354 où se trouvent quelques courbes sous-standards et une densification linéaire des accès.

Intersection de la route 138 et du chemin Bois de l'Ail (Cap-Santé)

Des interventions visant l'aménagement d'un îlot de virage par marquage au sol et des aménagements visant à contrôler les accès des commerces à cette route sont prévus à cet endroit. L'objectif du projet de réaménagement de cette intersection est d'y corriger un problème de sécurité.

Entretien des structures (ouvrages d'art)

Le Plan de transport de Portneuf produit par le MTQ nous apprend que des interventions seront nécessaires concernant douze (12) structures du réseau supérieur ainsi que sur vingt-trois (23) autres structures du réseau local.

Rang du Brûlé (Pont-Rouge)

Correction de courbes dangereuses dans la section comprise entre l'intersection du chemin du Grand-Remous et la limite municipale de Pont-Rouge et de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

Route 365 (pont surplombant la rivière Jacques-Cartier à Pont-Rouge)

Ce pont localisé au centre-ville de Pont-Rouge à proximité du moulin Marcoux aurait besoin d'être élargi en raison de l'exiguïté de la structure. À cet égard, il s'avérerait avantageux de réaménager les trottoirs réservés aux piétons sur la structure et à les relocaliser sur les côtés extérieurs du tablier du pont.

8.7) LA GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS

8.7.1 LA COMPATIBILITÉ DES USAGES AVEC LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

Le développement des équipements de transport est intimement lié aux choix effectués en matière d'aménagement du territoire. Mal planifiée, l'urbanisation peut compromettre l'intégrité fonctionnelle du réseau routier. Celui-ci est appelé à jouer deux rôles principaux: favoriser la mobilité de la circulation et donner le meilleur accès possible. L'équilibre entre ces deux aspects, qui conditionne la fonctionnalité de la route, demeure cependant soumis aux pressions de l'urbanisation. Les études réalisées ces dernières années par le MTQ ont démontré les effets liés aux problèmes de fonctionnement des axes de transport routier: diminution de la fluidité de la circulation, problèmes de sécurité des usagers, nuisances perturbant la qualité de vie des résidents à proximité, etc.

En regard de l'aménagement et du développement des systèmes de transport, le maintien et la remise en état du réseau routier québécois, la préservation de la sécurité des usagers et de la qualité de vie des riverains représentent les priorités de l'État des prochaines années. En matière de planification des transports, ces choix stratégiques appellent nécessairement à réaliser une meilleure gestion des corridors routiers. La gestion des corridors routiers représente une pratique de l'aménagement du territoire qui vise essentiellement à préserver les conditions d'utilisation de la route et à maintenir la qualité de vie de la population riveraine. Cette approche a d'importantes incidences en matière de planification dans la mesure où elle tend à assurer une meilleure cohérence entre les politiques de gestion du réseau routier et les politiques d'aménagement du territoire.

8.7.2 ANALYSE DE LA FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER PORTNEUVOIS

La région de Portneuf n'échappe pas à cette problématique étant donné que certaines portions de corridors routiers présentent des problématiques de circulation importantes (congestion, points de conflits, sécurité, trafic lourd, etc.). Les approches de certaines agglomérations sont les plus touchées, notamment la route 365 à proximité des villes de Pont-Rouge et de Saint-Raymond, ainsi que la route 363 à l'approche de Saint-Marc-des-Carières. Le fait n'est pas étonnant dans la mesure où les études réalisées sur

le sujet par le MTQ sur certaines routes au Québec ont révélé que le phénomène était surtout ressenti à la périphérie des agglomérations, là où s'exercent les pressions de l'urbanisation. Incidemment, le développement continu des fonctions résidentielle, commerciale, institutionnelle ou autres le long de plusieurs axes routiers a eu pour effet d'accentuer l'étalement urbain à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

Les données recueillies auprès de la Sûreté du Québec démontrent qu'entre 1993 et 1997, 694 accidents sont survenus sur les portions des routes 365 et 363 qui ont été retenues pour fins d'analyse. Ces accidents se distribuaient comme suit: 1% avec morts, 4% avec blessés graves, 15% avec blessés mineurs et 80% avec dommages matériels seulement. L'analyse des rapports d'accidents a établi que plus du quart (27,5%) des accidents recensés étaient reliés à la présence d'accès. En effet, 191 accidents sont des collisions entre deux véhicules ou plus, dont un effectuait une manoeuvre de ou vers la rive. Dans la majorité des autres cas, ce sont plutôt les pertes de contrôle et les manoeuvres dangereuses des conducteurs qui en sont les causes.

La MRC considère que, compte tenu de leur fonction de desserte régionale prioritaire, les routes rattachées au réseau supérieur constituent les axes de circulation du territoire où il est primordial de maintenir une excellente mobilité et une vitesse élevée. Ces routes méritent donc une attention particulière pour conserver leurs caractéristiques de fonctionnalité. Il importe, en effet, de tenir compte de la vocation première attribuée au réseau routier supérieur au moment de planifier l'organisation du territoire régional.

Aux fins de dresser l'état de la situation régionale, la MRC de Portneuf a réalisé une série de relevés destinés à mettre en évidence les principales caractéristiques de fonctionnalité propres à sept des principaux corridors routiers de la région localisés en milieu péri-urbain, plus particulièrement ceux constituant les approches de certaines des principales agglomérations de la MRC, notamment Saint-Raymond, Neuville, Pont-Rouge et Saint-Marc-des-Carières. Dans tous les cas, une implantation urbaine résidentielle et commerciale s'est développée le long de ces axes routiers et témoigne de la pression pour l'urbanisation des abords de ces routes. L'examen des données découlant des relevés effectués permet d'observer que les distances moyennes entre les accès sont loin de rencontrer les critères d'espacement sécuritaire édictés par le MTQ à l'égard des routes du réseau supérieur. Incidemment, dans le cas de la plupart des tronçons routiers à l'étude, les accès se sont révélés de deux à trois fois trop rapprochés en regard de ce qui, idéalement, devrait être prescrit pour renforcer les caractéristiques de sécurité de ces routes compte tenu de la fonction qui leur est attribuée.

MRC DE PORTNEUF

La multiplication des accès qui est constatée le long de ces axes routiers n'est pas étonnante dans la mesure où les réglementations d'urbanisme des municipalités n'empêchent pas le développement linéaire aux abords de ces routes pourtant conçues prioritairement pour la circulation de transit. Au contraire, les fonctions résidentielles et commerciales sont autorisées tout le long des corridors recensés, même s'il s'agit d'usages qui s'avèrent incompatibles avec la fonction d'écoulement de circulation prioritaire dévolue à ces routes. Les règlements de lotissement des municipalités portneuvoises ne prévoient, en outre, aucune norme d'implantation spécifique pour les bâtiments devant s'établir en bordure des réseaux routiers majeurs. Pourtant, la présence de bâtiments résidentiels trop près des voies de circulation importantes expose les résidents à des nuisances très gênantes (poussière, vibrations, bruit). De faibles marges de recul peuvent aussi être nuisibles pour la sécurité dans la mesure où elles ne permettent pas à l'automobiliste de manoeuvrer pour s'engager en marche avant pour accéder à la route.

En définitive, les problèmes liés à la fonctionnalité des principaux corridors routiers de la région de Portneuf sont en grande partie attribuables à la gestion déficiente de l'aménagement des abords des corridors routiers. Le développement urbain en rive actuellement observable est venu s'étendre bien au-delà des limites du périmètre d'urbanisation des municipalités. Cette situation a donné lieu à l'établissement d'un nombre important d'accès tant privés que commerciaux à même le réseau routier comme en témoigne la faible distance entre les accès et le nombre élevé d'accès au kilomètre qui sont issus des relevés effectués sur certaines routes de la région. Concrètement, la MRC de Portneuf et ses municipalités devront se concerter afin de définir les interventions les plus appropriées visant à restreindre le nombre d'accès au réseau routier supérieur.

La MRC de Portneuf considère important de protéger et de maintenir l'intégrité fonctionnelle des routes de desserte de la région. Sans véritable gestion des corridors routiers, les pressions importantes sur le réseau routier générées par l'urbanisation du territoire continueront d'affecter les caractéristiques de mobilité et de sécurité des principaux axes de transport de la région de Portneuf.

Objectif spécifique

- *Maintenir la fluidité de la circulation et la sécurité d'utilisation des routes du réseau supérieur considérant la fonction de "mobilité prioritaire" qui leur est dévolue;*

- *Exercer une meilleure coordination des interventions en matière de planification des accès et de gestion de l'urbanisation;*
- *Maintenir la qualité environnementale des résidents établis en bordure des réseaux routiers;*
- *Prévenir la pression de l'urbanisation sur le développement des abords de routes et la prolifération des accès;*
- *Adopter des affectations du sol en bordure du réseau routier supérieur qui soient compatibles avec la fonction des routes;*
- *Protéger le système routier et lui conserver son rôle de soutien à l'activité économique.*

8.7.3 LES EFFETS DU PROJET DE POLITIQUE PROVINCIALE SUR LE CONTRÔLE DES ACCÈS ROUTIERS

Dans le cadre de son projet de politique, le ministère des Transports entend prévenir et réduire le nombre de conflits et d'obstacles potentiels pouvant être occasionnés par l'aménagement et l'utilisation des accès au réseau routier supérieur. Le MTQ entend également planifier les accès au réseau supérieur, de concert avec les municipalités et les MRC, de manière à ce que l'aménagement du territoire tienne compte de la capacité des routes et contribue à assurer un équilibre entre la circulation locale et la circulation de transit. De par son projet de politique, le ministère veut enfin mettre en oeuvre des mesures d'aménagement du territoire qui contribuent à prévenir et à réduire les impacts environnementaux de la circulation routière sur les résidents demeurant à proximité du réseau routier supérieur.

Le MTQ entend donc intervenir de façon prioritaire sur les accès routiers. Le projet de politique vise plus particulièrement à établir des mesures de localisation et de conception des accès qui permettront d'assurer la sécurité des usagers et de maintenir l'efficacité du réseau routier. La politique à venir devrait également permettre d'instaurer des liens plus étroits entre le MTQ et les organismes municipaux concernant l'aménagement du territoire et la gestion de la circulation. Ce dernier objectif est important dans la mesure où à l'heure actuelle, la gestion des permis d'accès au réseau supérieur n'est pas harmonisée avec les responsabilités municipales. Le MTQ souhaite donc en arriver à maintenir ou à améliorer l'intégrité fonctionnelle des corridors routiers

MRC DE PORTNEUF

appartenant au réseau supérieur. À cet égard, la nouvelle réglementation reconnaîtra le MTQ comme étant le seul responsable habilité à autoriser un accès au réseau routier supérieur. La nouvelle réglementation viendra assujettir l'approbation d'un plan de lotissement et la délivrance d'un permis de construction par une municipalité à une autorisation du MTQ lorsque le projet sera situé en bordure du réseau routier supérieur.

Enfin, le MTQ entend déléguer son pouvoir de délivrance des permis d'accès aux municipalités qui en feront la demande à condition que ces dernières adoptent des normes égales ou supérieures à celles prévues dans la réglementation provinciale. Les municipalités intéressées devront en plus respecter le contenu et l'esprit général des prescriptions.

Les routes du réseau supérieur représentent les axes de desserte prioritaires de la région de Portneuf où il est essentiel de maintenir une mobilité et une vitesse élevées. Il importe de tenir compte de la fonction attribuée au réseau supérieur au moment de planifier l'organisation du territoire. Compte tenu de ses responsabilités en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, la MRC prend donc les moyens pour atténuer la problématique vécue sur certains des corridors routiers du réseau supérieur aux fins d'en améliorer les conditions de circulation et d'en assurer la sécurité d'utilisation. La MRC exerce, à cet égard, une meilleure coordination des interventions en matière de planification des accès et de gestion de l'urbanisation. À cet égard, le document complémentaire au schéma d'aménagement et de développement comprend des mesures réglementaires qui permettront aux municipalités de:

- Déterminer des mesures visant à freiner l'urbanisation en rive le long des axes routiers du réseau supérieur;
- Déterminer les usages incompatibles avec la fonction du réseau supérieur à l'extérieur des périmètres d'urbanisation;
- Intervenir en regard des marges de recul de façon à ce que le bâtiment soit plus éloigné de la ligne d'emprise de la route;
- Adopter des normes relatives à la largeur des entrées privées;
- Obtention d'une autorisation d'accès auprès du MTQ pour tout projet en bordure du réseau supérieur.

8.7.4 RELEVÉ DES VOIES DE CIRCULATION POUVANT ENTRAÎNER DES CONTRAINTES À L'UTILISATION DU SOL

Le ministère des Transports a publié en mars 1998 sa Politique sur le bruit routier⁸ qui vient déterminer les grandes lignes de l'approche de planification à préconiser afin d'atténuer les impacts sonores actuels et prévisibles entraînés par l'utilisation du réseau routier. De façon plus particulière, la politique détermine qu'un niveau sonore de 55 dBA $L_{eq\ 24h}$ constitue le seuil limite acceptable attribuable aux usages identifiés comme étant sensibles au bruit, en l'occurrence les usages résidentiel, institutionnel et récréatif. Aux fins d'assurer, pour ces types d'usages, un climat sonore adéquat en bordure des routes du réseau supérieur, le ministère des Transports demande à la MRC de Portneuf de régir leur implantation en fonction d'une norme de distance par rapport à la source de contrainte sonore. Fait à signaler, à l'exception de la politique gouvernementale sur le bruit routier, il n'existe aucune loi ou règlement véhiculant des standards ou des règles pour déterminer le niveau acceptable de bruit en bordure d'une route.

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la MRC de Portneuf doit déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle et future, peut occasionner des contraintes majeures à l'occupation du sol, notamment en raison du bruit généré par la circulation routière. Relativement à ce dernier aspect, la MRC s'est référée à l'analyse de la problématique des niveaux sonores qui a été présentée par le Plan de transport de Portneuf du ministère des Transports. L'ouvrage est venu, plus particulièrement, établir les voies de circulation susceptibles de générer des impacts sonores importants. Dans son analyse, le ministère a eu recours à deux indicateurs de base, soit la vitesse affichée et le plus haut volume de circulation enregistré sur la route, qui correspond généralement au débit journalier moyen estival (DJME). Dans l'optique du ministère, les tronçons critiques sont ceux qui conjuguent un DJME supérieur à 5000 véhicules et une limite de vitesse affichée de 90 km/h. Les routes qui présentent ces caractéristiques sont celles susceptibles de générer un degré de perturbation sonore important, c'est-à-dire supérieur à 55 dBA $L_{eq\ 24h}$, à l'égard des usages reconnus comme étant sensibles au bruit (résidentiel, institutionnel et récréatif).

⁸ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. La politique sur le bruit routier, mars 1998, 13 p.

MRC DE PORTNEUF

Le tableau 8.3 identifie les axes routiers qui répondent à ces critères. Il vient également déterminer la position des isophones⁹ déterminant les distances d'éloignement nécessaires pour atténuer les problèmes de pollution sonore pour les usages riverains.

Tableau 8.3 Évaluation des niveaux sonores pour les routes ayant un DJME supérieur à 5000 véhicules par jour

Routes	Tronçons	Débits DJME	Vitesse affichée (Km/h)	Localisation des isophones (mètres)		
				65dBA	60dBA	55dBA
Autoroute Félix-Leclerc (40)	Dans son ensemble	de 17 400	100	43	92	191
		à 26 000	100	56	118	244
Route 138	De Cap-Santé à Donnacona	de 6 400	90	17	38	81
		à 8 700	90	25	54	117
Route 363	De l'autoroute 40 à Saint-Marc-des-Carières	6 100	90	20	43	94
Route 365	De l'autoroute 40 à Saint-Raymond	de 7 500	90	23	49	106
		à 7 700	90	23	50	108

Source :MTQ, Plan de transport de Portneuf, 2003

Le tableau nous permet d'observer qu'en plus de l'autoroute Félix-Leclerc dans son ensemble, d'autres sections de routes dans la MRC de Portneuf font état de volumes de circulation d'été (DJME) supérieurs à 5000 véhicules/jour conjugués à des vitesses de 90 km/h et sont identifiées comme étant susceptibles d'occasionner des problèmes de pollution sonore pour les riverains. Ces sections routières sont les suivantes : la route 365, de l'autoroute Félix-Leclerc jusqu'à Saint-Raymond, la route 138 entre Cap-Santé et Donnacona et enfin la route 363 de l'autoroute 40 jusqu'à l'entrée de Saint-Marc-des-Carières.

À l'examen, on constate que la presque totalité de ces sections de routes traversent de grands espaces agricoles où les implantations jugées sensibles au bruit routier demeurent incompatibles. De plus, la MRC introduit à l'intérieur de son cadre de gestion des corridors routiers d'importantes mesures permettant d'effectuer un contrôle adéquat des usages susceptibles de s'établir à l'avenir le long des routes du réseau supérieur.

⁹ Un isophone représente une courbe unissant des points de même niveau de bruit. Leur position est définie par rapport à la ligne médiane de la route considérée.

Le contrôle des implantations sur les sections de routes ayant été identifiées s'exerce également sur la base des usages autorisés selon les différentes affectations. Plusieurs tronçons se trouvent à traverser les affectations agricoles dynamique et viable que l'on retrouve au schéma d'aménagement et de développement. À l'intérieur de ces espaces, le contrôle quant à l'implantation des usages sensibles se fait en y interdisant notamment :

- l'implantation d'usages résidentiels autres que ceux assimilés à la résidence agricole ;
- l'implantation de commerces autres que ceux liés à l'agriculture et aux produits de la ferme ;
- l'implantation d'usages récréatifs autres que la récréation extensive.
- les usages institutionnels.

Ainsi, à l'exception de l'autoroute Félix-Leclerc, la MRC de Portneuf estime que, dans pratiquement tous les cas, l'imposition de telles normes de distance basées sur la localisation des isophones n'est pas requise. À cet égard, la MRC apporte les éléments de justification suivants relativement à chacun des tronçons considérés comme étant susceptibles d'être problématiques par le ministère des Transports.

Route 138 (Cap-Santé à Donnacona)

Sur cette route, seul le tronçon situé de part et d'autre du pont de la rivière Jacques-Cartier aux limites des municipalités de Donnacona et de Cap-Santé rencontre les seuils critiques de pollution sonore édictés par le MTQ relativement à l'implantation à proximité d'usages sensibles au bruit. Ce tronçon se localise toutefois dans le secteur de la rivière, plus particulièrement à l'endroit où l'axe routier rejoint le pont qui traverse le cours d'eau. L'implantation d'usages résidentiel, institutionnel et récréatif n'est pas possible dans le secteur en raison des caractéristiques du site et des contraintes que présente le milieu riverain à cet égard. La MRC ne juge donc pas nécessaire d'adopter des normes particulières relativement aux contraintes sonores générées sur cette partie de route.

Route 363 (Autoroute 40 jusqu'à St-Marc-des-Carières)

La totalité de ce tronçon de route affiche une limite de vitesse de circulation égale ou supérieure à 70 km/h. L'article 7.1.2 du document complémentaire du schéma d'aménagement et de développement prescrit à cet égard que les municipalités doivent éviter l'implantation des usages résidentiel, commercial, institutionnel et récréatif avec accès direct aux routes où une telle limite de vitesse est affichée.

MRC DE PORTNEUF

Toutefois, la route 363 traverse par endroit des espaces localisés à l'intérieur de l'affectation agricole à vocation particulière correspondant à des espaces déstructurés de la zone agricole qui sont voués à des fins particulières dont certains usages sont considérés sensibles au bruit routier. À l'intérieur de ces aires, les possibilités de nouveaux développements résidentiel, institutionnel ou récréatif sont cependant nulles pour les motifs suivants:

Deschambault-Grondines

L'aire localisée dans le secteur du 2^{ème} rang près de la sortie de l'autoroute 40 vient circonscrire une zone agricole à vocation particulière dont l'usage est à vocation commerciale. Il s'agit donc d'un secteur où il n'existe pas de possibilité de développement d'usages sensibles au bruit routier.

L'aire localisée près de la jonction de la route Arcand et qui s'étend vers le nord le long de la route 363 vise à confiner le développement résidentiel qui s'y trouve. De plus, cette aire longe une section de la route 363 où la vitesse affichée est supérieure à 70 km/h à l'intérieur de laquelle l'implantation d'usages sensibles au bruit routier est restreinte.

L'application d'une marge d'éloignement basée sur la localisation de l'isophone (55 dBA $L_{eq\ 24h}$) n'est donc pas requise pour ces secteurs particuliers en raison de l'absence de possibilité de développement des usages sensibles dans ces sections spécifiques de la route 363.

Route 365 (Autoroute 40 jusqu'à Saint-Raymond)

Plusieurs tronçons de la route 365 traversent des espaces localisés à l'intérieur de l'affectation agricole à vocation particulière. Cette affectation correspond à des espaces déstructurés de la zone agricole qui sont voués à des fins particulières dont certains usages sont considérés sensibles au bruit routier. Les possibilités de nouveaux développements résidentiel, institutionnel ou récréatif sont cependant nulles à ces endroits pour plusieurs raisons.

Presque tous les tronçons de la route 365 considérés comme étant problématiques par le ministère des Transports au niveau des impacts sonores font état d'une vitesse affichée établie à plus de 70 km/h. En vertu de l'article 7.1.2 du document complémentaire du schéma d'aménagement et de développement, les municipalités devront éviter dans ces secteurs l'implantation d'usages résidentiel, commercial, institutionnel et récréatif avec accès direct aux routes où une telle limite de vitesse est affichée.

Neuville

L'aire située immédiatement au nord-est du croisement de l'autoroute 40 et de la route 138 vient circonscrire une zone dont l'usage est à vocation industrielle et commerciale. Les possibilités de nouveaux développements résidentiel, institutionnel et récréatif sont nulles dans ce secteur.

L'aire englobant le site d'enfouissement sanitaire et le secteur de la rue des Bosquets vient circonscrire une zone dont la vocation dominante est liée aux usages d'utilité publique. Aucune implantation résidentielle, institutionnelle ou récréative n'est prévue à l'intérieur de cette affectation.

Saint-Basile

L'aire située au nord du rang Sainte-Madeleine correspond aux terrains du Club de golf Le Grand Portneuf. Aucune implantation d'usages sensibles au bruit routier ne sera effectuée dans ce secteur.

L'aire située à la jonction du rang Sainte-Angélique et de la route 365 possède une vocation à dominance résidentielle dont l'objectif est de confiner le développement qui s'y trouve. Il n'existe plus de perspectives de développement résidentiel dans ce secteur.

Une autre aire agricole à vocation particulière vient circonscrire le secteur compris entre les rues des Étoiles et McCarthy qui se raccordent directement à la route 365. Il s'agit d'un secteur de villégiature où il n'existe aucune possibilité de développement résidentiel.

Saint-Raymond

À l'entrée sud de la ville de Saint-Raymond, une section de la route 365 traverse l'affectation agro-forestière qui permet l'usage résidentiel de faible densité. Cette portion spécifique de la route fait cependant état d'une vitesse affichée établie à plus de 70 km/h à l'intérieur de laquelle les municipalités devront justement éviter l'implantation d'usages sensibles au bruit routier.

La route 365 traverse ensuite en direction nord un secteur que croise le chemin de Bourg-Louis permettant d'accéder à un développement résidentiel circonscrit à l'intérieur d'une affectation résidentielle rurale où, notamment, l'usage résidentiel de faible densité est spécifiquement permis. Dans cette partie du corridor routier de la route 365, plusieurs terrains localisés dans ce secteur sont occupés par des résidences ou encore déjà lotis. Conformément à l'approche de planification en matière de gestion des corridors routiers, les terrains ayant déjà fait l'objet d'un lotissement en bordure du réseau supérieur à la

MRC DE PORTNEUF

date d'entrée en vigueur du schéma d'aménagement et de développement sont soustraits de l'application des normes d'éloignement à l'égard des contraintes sonores générées par le bruit routier.

La route 365 longe enfin l'aire résidentielle rurale établie dans le secteur Val-des-Pins qui permet spécifiquement l'usage résidentiel de faible densité. Les terrains localisés en bordure de ce tronçon routier sont cependant presque tous occupés par des résidences ou encore déjà lotis. Conformément à l'approche de planification en matière de gestion des corridors routiers, les terrains ayant déjà fait l'objet d'un lotissement en bordure du réseau supérieur à la date d'entrée en vigueur du schéma d'aménagement et de développement sont soustraits de l'application des normes d'éloignement à l'égard des contraintes sonores générées par le bruit routier.

Autoroute Félix-Leclerc

Une norme d'éloignement minimale de 150 mètres applicable à l'implantation d'usages résidentiel, institutionnel ou récréatif de type intensif est établie à partir du centre de l'emprise sur l'ensemble du corridor de l'autoroute Félix-Leclerc (40). Aucun nouveau projet de développement relatif à ces usages particulièrement sensibles aux impacts sonores ne sera autorisé à l'intérieur de cet espace tampon.