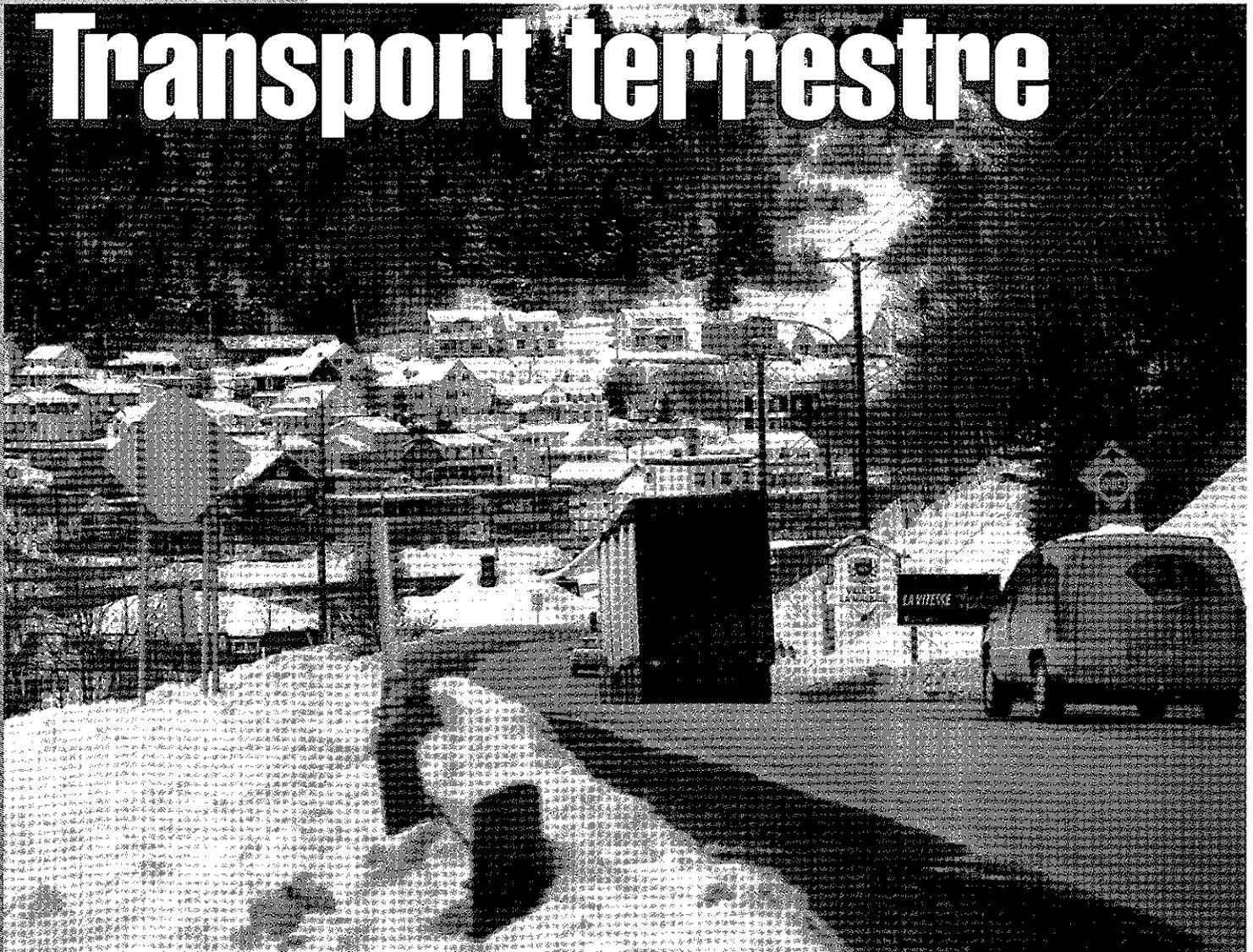


ASSOCIATION
DES AMÉNAGISTES RÉGIONAUX
DU QUÉBEC

L'Aménagiste

La gestion du

Transport terrestre



Route 138, entrée de la Ville de La Malbaie - Pointe-au-Pic, direction ouest

SOMMAIRE

PLANIFICATION DES TRANSPORTS TERRESTRES
L'expérience de la MRC de Charlevoix-Est

GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS
Contrôle des accès et révision des schémas

CHRONIQUE DU MAM
Gestion des corridors routier : défis de la révision des schémas

L'AMÉNAGISTE INTERNAUTE
Politique de communication de l'AARQ

CARTOGRAPHIE DES ZONES INONDABLES
dans les schémas d'aménagement révisés

COLLOQUE ET FORMATION
Programme conjoint

L'AMÉNAGISTE
L'Aménagiste est une revue trimestrielle réalisée et publiée par l'Association des aménagistes régionaux du Québec.

Association des aménagistes régionaux du Québec

790, rue Hypolite-Bernier
Lévis (Québec) G6V 7M1
Téléphone et télécopieur
(418) 833-4559

Courrier électronique :
<http://www.aarq.qc.ca>

Abonnement annuel
24,00 \$ + taxes / non-membres.

ISBN 482904 D / ISSN 1189-699X

Mot du président

M. Denis Dufour,
MRC de Charlevoix-Est
Zone 9, la grande région de Québec
À TOUS LES MEMBRES,

Le conseil d'administration de l'AARQ est très actif depuis le début de la nouvelle année. Vous avez été sollicités à deux reprises pour remplir des sondages importants : un premier sur les services offerts par les MRC et la tâche des aménagistes et un second sur les intentions de connexion des MRC au réseau Internet. Ces informations seront vitales pour orienter les actions du comité sur la Reconnaissance de l'aménagiste, du comité Internet ainsi que du conseil d'administration.

J'ai le plaisir de signer, dans le présent numéro de L'Aménagiste, un article sur l'expérience de gestion des corridors routiers de la MRC de Charlevoix-Est. J'espère que cette information sera utile à plusieurs aménagistes. D'autres articles traitent également de ce sujet, provenant du Ministère des Transports et du Ministère des Affaires municipales.

Il m'est également agréable de vous annoncer que l'A.A.R.Q. possède dorénavant son site Internet, à l'adresse <http://www.aarq.qc.ca>. Nous développerons ce site en deux volets: Aménagement régional et AARQ, ce qui permettra d'accéder rapidement aux informations recherchées. Vous trouverez un article qui traite en profondeur du sujet dans cette publication. Une rubrique sera créée dans la revue pour parler d'Internet. Je vous invite à visiter notre site, même s'il est

encore en construction et, surtout, à ne pas vous gêner pour nous laisser vos commentaires : ce site Internet est conçu pour vous être utile!

Des comités ont été formés pour l'année 1995-1996 et vous en trouverez la liste sur cette page. N'hésitez pas à communiquer avec leurs membres si vous avez des questions, des informations à communiquer, etc. Votre participation est extrêmement importante pour

nous tenir à jour dans nos multiples dossiers.

J'aimerais profiter de l'occasion pour vous signaler que le prochain congrès de l'AARQ, prévu pour les 31 octobre et 1er novembre 1996 à Québec, ne sera pas tenu conjointement avec les membres de la zone 18 de la CSMQ, contrairement à la recommandation de la dernière assemblée des membres de l'Association. En effet, la

Suite... Page 10

COMITÉS DE L'AARQ

BULLETIN

Madeleine Provencher, AARQ
André Boisvert, MRC Les Pays-d'en-Haut
Jean Bissonnette, MRC de Papineau

HYDRO-QUÉBEC

Guy-Lin Beaudoin, MRC de Manicouagan

SUIVI DES ÉTATS GÉNÉRAUX DU PAYSAGE QUÉBÉCOIS

André Boisvert, MRC Les Pays-d'en-Haut

FORMATION CONTINUE

Nathalie Audet, MRC Lac-St-Jean-Est
Gaston Levesque, MRC Nouvelle-Beauce
Dominique Desmet, MRC Haute-Yamaska

RECONNAISSANCE DE L'AMÉNAGISTE

Paul Corriveau, MRC de Francheville
Michel Thibault, MRC de Denis-Riverin
Gaston Levesque, MRC Nouvelle-Beauce
Richard Morin, MRC Les Laurentides

MAM-AARQ

Dominique Desmet, MRC Haute-Yamaska
Denis Dufour, MRC de Charlevoix-Est
Lucien Lampron, MRC de Drummond

COLLOQUE 1996

Jean Bissonnette, MRC de Papineau
Gilles A. Tremblay, C.U.O.

CONGRÈS 1996

Michel Thibault, MRC de Denis-Riverin

ENVIRONNEMENT

Christine Savard, MRC d'Abitibi
Dany Giroux, MRC de Matane

INTERNET

Gilles A. Tremblay, C.U.O.
Christian Dallaire, MRC Lac-St-Jean-Est
Guy-Lin Beaudoin, MRC de Manicouagan

Madeleine Provencher, AARQ

AGRICULTURE

François Cyr, MRC Val-Saint-François

Membres du Conseil

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 1996

PRÉSIDENT

Zone 9 Denis Dufour
MRC de Charlevoix-Est

VICE-PRÉSIDENT

Zone 4 Lucien Lampron
MRC de Drummond

ADMINISTRATEURS

Zone 1 Michel Thibault
MRC de Denis-Riverin

Zone 2 Dany Giroux
MRC de Matane

Zone 3 Gaston Levesque

MRC La Nouvelle-Beauce

Zone 5 François Cyr
MRC Le Val-Saint-François

Zone 6 Dominique Desmet
MRC La Haute-Yamaska

Zone 7 André Boisvert
MRC Les Pays-d'en-Haut

Zone 8 Christine Savard

MRC d'Abitibi

Zone 10 Nathalie Audet
MRC de Lac-St-Jean-Est

Zone 11 Guy-Lin Beaudoin
MRC de Manicouagan

Zone 12 Jean Bissonnette
MRC de Papineau

SECRÉTAIRE-TRÉSOSIÈRE

Madeleine Provencher

Concept, montage et impression

Dorcas Communications Graphiques & Imprimerie ABC inc., Lévis.
Les textes doivent être transmis sur support informatique pour système Macintosh (Microsoft Word, PageMaker). Les textes provenant d'un système IBM doivent être transmis en mode texte seulement.

Publicité

Veuillez communiquer avec Madeleine Provencher au (418) 833-4559.

L'exercice de planification

des transports terrestres dans le cadre de la révision des schémas :

L'expérience de la MRC de Charlevoix-Est

1. CONTEXTE ET LOCALISATION DU TERRITOIRE

Depuis longtemps, les routes de Charlevoix sont reconnues par leurs différents usagers (population, camionneurs, touristes, cyclistes) pour présenter des conditions de circulation difficiles. La topographie de la région, les variations climatiques saisonnières, le transport lourd en transit, la circulation locale, la croissance du développement touristique et l'augmentation de la circulation qu'elle génère ainsi que l'historique du tracé des routes 138, 362 et 170 créent une problématique particulière qui implique une réelle planification des transports terrestres.

2. HISTORIQUE POLITIQUE ET D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU DES ROUTES NATIONALES DE LA MRC

C'est en 1925 que débute la construction du premier tracé de la route 138 pour rejoindre la côte-nord en plein développement. Le Ministère de la Voirie débute, par le fait même, l'entretien général de la route. En 1930, apparaît le premier service de livraison par camion et en 1934, le premier service de transport par autobus. Ce n'est qu'en 1957 que le Ministère des Transports du Québec débute l'entretien d'hiver de la route 138.

Les 12 municipalités de la MRC de Charlevoix-Est ont souvent été consultées, dans le passé, par le Ministère des Transports du Québec pour des projets de réaménagement et de réfection du réseau sur leur territoire respectif. Les municipalités participaient aux discussions mais puisqu'il revenait au Ministère des Transports du Québec de gérer et d'entretenir le réseau routier, les projets étaient d'abord définis par le Ministère. Les municipalités pouvaient accepter ou refuser les projets.

L'entrée en vigueur de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et la

création des MRC avec leur responsabilité d'aménagement viennent changer quelque peu les règles du jeu.

De 1985 à 1988, lors de l'élaboration du premier schéma d'aménagement, la notion de planification des transports, autant au niveau municipal que du Ministère des Transports, n'a pas vraiment éclot et était quasi-inexistante. Seule la programmation du Ministère des Transports du Québec était discutée et incluse au schéma.

Pourtant, au cours des deux dernières décennies, de nombreux accidents ont eu lieu sur les routes de la MRC de Charlevoix-Est dans des endroits particuliers. Certains ont fait des morts, des blessés graves ou légers et de nombreux dommages matériels. Plusieurs accidents mortels sont restés gravés dans la mémoire des résidents aux abords des routes nationales et passeront à l'histoire. C'est le cas, en 1991, de 4 personnes de la région qui sont décédées dans des événements majeurs impliquant des camions lourds. Considérant la gravité des événements, une enquête publique du coroner a tenté de faire la lumière sur les circonstances des tragédies qui ont précédé la mort de Alain Mailloux, Frédéric Savard, Mélanie Ouellet et Normand Côté.

Ces événements marquants ont d'ailleurs fait naître une organisation structurée de citoyens appelée « Comité sécurité chez-nous » qui a pour objectif d'exercer des pressions politiques sur les élus et le Gouvernement afin d'accorder toute la priorité nécessaire à l'amélioration de la sécurité de la route 138 et de faire en sorte que les recommandations du coroner soient suivies par tous les intervenants.

C'est vraiment à ce moment que les élus de la MRC de Charlevoix-Est ont pleinement saisi l'importance de la planification des transports et de la gestion du corridor routier dans une vue d'ensemble,

dans une approche concertée d'aménagement du territoire.

Tout le questionnement des partenaires suscité par l'enquête publique du coroner a engendré un ensemble de projets de modifications par la Société d'assurance automobile du Québec (S.A.A.Q.) et plusieurs autres par le Ministère des Transports du Québec. Ce dernier a procédé à une analyse approfondie des problèmes de sécurité de la route 138 sous sa juridiction et a élaboré un programme d'investissement sur 5 ans qui est en cours présentement (1994-1999) pour un montant de 18 millions de dollars.

Plusieurs interventions physiques sont, à ce jour, complétées ou en voie de réalisation pour améliorer la sécurité, la fluidité, la visibilité, etc., et cela se traduit par des réaménagements d'accès, d'intersections, d'aménagements de voies lentes, de corrections de courbes et enfin par la finition du réaménagement de la route 138 en boulevard à 4 voies entre Rivière-Malbaie et La Malbaie ainsi que l'élargissement du pont Leclerc.

En mai 1993, c'est l'entrée en vigueur de la Loi 56 modifiant la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* qui introduit de nouveaux pouvoirs aux MRC afin de planifier l'organisation du transport terrestre et ce, de façon obligatoire dans l'exercice de révision des schémas d'aménagement.

Par cette modification législative, le Ministère des Transports venait confirmer qu'il ne pouvait plus agir seul sur un équipement important, telle une route nationale, sans intégrer la planification des transports et des corridors routiers dans un exercice d'aménagement de développement du territoire effectué par les MRC.

Enfin, le 26 avril 1994, la MRC de Charlevoix-Est adoptait le Document indiquant les principaux objets de la révision (DOR) du schéma d'aménagement dans lequel apparaît comme premier objet

Par

Denis Dufour,

Coordonnateur à

l'aménagement et

inspecteur régional,

MRC de Charlevoix-Est

L'exercice de planification

SUITE

L'expérience
de la
MRC de
Charlevoix-Est

de révision, la planification de l'organisation du transport (L.A.U., article 5, paragraphe 7).

À cette date, le dossier de la planification des transports est en voie de se conclure et voici notre démarche et expérience.

L'EXPÉRIENCE DE LA MRC DE CHARLEVOIX-EST DANS LA GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS

Le Service de l'aménagement de la MRC de Charlevoix-Est a procédé, dans un premier temps, à un inventaire des données existantes à la MRC et bien entendu, nous avons demandé au Ministère des Transports, bureau de La Malbaie et la Direction territoriale de Québec, de nous fournir l'ensemble des données disponibles sur les réseaux des routes de la MRC. Ce qu'ils ont fait de façon exemplaire tout au long du processus. Les représentants du Ministère des Transports nous ont accompagné et guidé tout en améliorant nos connaissances dans le domaine des transports.

Le Guide sur la planification des transports à l'intention des MRC a structuré, au départ, notre démarche qui a été adaptée à notre contexte régional. L'objectif de notre démarche est basé sur

éléments ou thèmes étudiés afin de cerner la planification du transport terrestre de la MRC :

- Réévaluation de la classification fonctionnelle ;
- Analyse du réseau routier existant et des secteurs où l'ajout d'accès à la route peut être dangereux considérant les caractéristiques géométriques, avec le Ministère des Transports du Québec ;
- Étude des prévisions démographiques (population, ménages, etc.) ;
- Cartographie régionale des intersections (localisation, forme, etc.) ;
- Analyse de la circulation par tronçon (urbain, rural) ;
- Analyse des accès (nombre par kilomètre, largeur, localisation, usage) ;
- Analyse des problèmes de congestion (cause, etc.) ;
- Analyse des statistiques d'accidents (cartographie, gravité) ;
- Analyse du camionnage lourd (type, contraintes, etc.) ;
- Analyse du transport scolaire (cartographie des arrêts d'autobus) ;
- L'encadrement visuel des corridors (entreposage extérieur, superficie des enseignes, etc.) ;
- Analyse des affectations et règlements d'urbanisme en vigueur aux abords des routes ainsi que la localisation des constructions et usages contraignants pour le réseau ;
- Analyse des projets d'aménagement et de développement existants et ceux qui sont susceptibles de générer un impact négatif sur le réseau (extension d'un périmètre urbain, développement de la villégiature, développement linéaire, prolifération des accès, etc.).

Cette démarche, effectuée en concertation avec les 12 municipalités, la Commission Scolaire et le Ministère des Transports du Québec, nous a permis de déceler un ensemble de problèmes pour, par la suite, élaborer de grandes orientations, des objectifs d'aménagement et définir des principes d'intervention. De plus, considérant l'urgence d'intervenir dans certains tronçons et de prévenir la détérioration du réseau, la MRC de Charlevoix-Est a adopté, le 28 février 1995, un Règlement de contrôle intérimaire sur la gestion du corridor routier des routes 138 et 362. Ce dernier est entré en vigueur le 13 juillet

1995 suite à l'approbation du Ministère des Affaires Municipales.

LE RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉrimAIRE

Le Règlement de contrôle intérimaire de la MRC de Charlevoix-Est n'est pas une fin en soi et ne s'avère aucunement complet. Il s'inscrit dans une démarche de protection immédiate des investissements effectués par le Ministère des Transports du Québec pour améliorer la sécurité, la fluidité et les conditions de circulation sur les routes sinueuses et difficiles de Charlevoix-Est. Il y avait urgence d'intervenir afin de diminuer la pression constante exercée par les activités localisées aux abords des routes 138 et 362.

Le règlement prévoit pour une période intérimaire de deux ans, la gestion des lotissements, des constructions, des usages et de la localisation des accès aux abords des routes 138 et 362 dans un partenariat entre la MRC et le Centre de service du Ministère des Transports du Québec à La Malbaie.

Les demandes de permis de construction, d'agrandissement de bâtiments, de changement d'usage et de lotissement, effectuées dans les 12 municipalités de la MRC sont prises en charge par le département d'aménagement de la MRC (service d'inspection régionale).

La demande est alors étudiée sur la base des règlements d'urbanisme locaux en vigueur en plus de ceux adoptés dans le Règlement de contrôle intérimaire. Ce dernier ayant préséance sur les règlements d'urbanisme locaux.

Le Ministère des Transports du Québec est informé de toutes les demandes et nous leur fournissons l'ensemble de la documentation afin d'avoir une bonne compréhension du projet. Le Règlement de contrôle intérimaire prévoit comme condition préalable à l'émission d'un permis ou certificat que le propriétaire ou demandeur ait son permis d'accès du Ministère des Transports du Québec. Le responsable du Ministère, dans les cas difficiles, recommande et sensibilise le demandeur à localiser son accès à tel endroit plutôt qu'à celui prévu par le propriétaire.

Cette mécanique, MRC - Ministère des Transports - demandeur, améliore la gestion des accès et sensibilise les citoyens à la sécurité de la route et à l'impact de son projet sur la circulation.



Route 138, Pont Leclerc
Ville de
La Malbaie-Pont-au-Pic

les problèmes de fluidité, de sécurité du réseau liée à l'aménagement du territoire.

L'analyse des données existantes et notre expérience en matière d'aménagement du territoire a permis d'effectuer d'autres analyses et recherches afin de mieux connaître les impacts du développement (projet) sur les infrastructures de transports. À noter que le dossier « transport » a été étudié en parallèle avec le dossier de l'urbanisation ainsi que celui de l'agriculture.

Voici, de façon non-exhaustive, les

L'exercice de planification

Dans les secteurs dangereux préalablement déterminés, le Règlement de contrôle intérimaire prévoit une interdiction totale afin de ne pas recréer de nouveaux foyers d'accidents.

Près de 20 kilomètres de tronçon des routes 138 et 362 sont sous l'interdiction (référence : article 61, L.A.U.).

Sont maintenues dans ces secteurs dangereux, les interdictions suivantes :

- Toute nouvelle utilisation du sol ou nouvel usage (stationnement, etc.) ;
- Toute nouvelle construction destinée à un bâtiment ou un usage principal, résidentiel, commercial ;
- Toute nouvelle opération cadastrale ;
- Tout projet visant la transformation, la modification, l'agrandissement d'une enseigne existante ou l'érection d'une nouvelle enseigne ;
- Tout projet visant l'aménagement ou le réaménagement d'un accès ou d'une interdiction aux routes 138 et 362, à l'exception de ceux planifiés par le Ministère des Transports du Québec.

Les interdictions ci-haut mentionnées ne s'appliquent pas pour les constructions, usages, lotissements, accès et autres, effectués par les municipalités à des fins d'utilité publique (eau potable, assainissement des eaux, etc.).

Dans les secteurs ruraux, la MRC a adopté des normes de frontage et de superficie de terrain pour les usages résidentiels (50 mètres et 3 000 mètres carrés) et commerciaux (100 mètres et 5 000 mètres carrés). De plus, la MRC a adopté des marges avant minimums (10 mètres) ;

Dans les secteurs urbains, la MRC a convenu d'adopter une marge avant minimum de 6 mètres compte tenu que certaines municipalités avaient des marges avant très rapprochées de l'emprise du Ministère des Transports du Québec ;

Pour l'ensemble du tronçon des routes 138 et 362, le Règlement de contrôle intérimaire prévoit des normes concernant les aires de chargement et de déchargement. De plus, il interdit les bâtiments et roulottes temporaires servant de casse-croûte.

Toutefois, il faut retenir que les normes ne règlent pas tout. La communication entre les intervenants, le développement de mécanismes de concertation et d'échanges est essentielle.

L'exercice doit donc se poursuivre afin de trouver des solutions concrètes aux problèmes soulevés dans la démarche. Certains de ces problèmes relèvent d'une approche globale et régionale.

CONCLUSION ET RÉFLEXION SUR LE PROJET DE POLITIQUE SUR LA GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS

Il est primordial d'intégrer, dès le départ, les élus, secrétaires-trésoriers et l'ensemble des intervenants (Commission scolaire, police, travaux publics, etc.) intéressés ou susceptibles de contribuer à la démarche de réflexion et de planification.

Nous croyons que dans les régions rurales ou éloignées de milieux urbains structurés, tel Charlevoix-Est où déjà des systèmes d'inspection régionale existent, il y a lieu pour les municipalités et le Ministère des Transports du Québec de convenir que la responsabilité de la planification et de la gestion des corridors routiers revienne aux MRC. Au moins 25 MRC possèdent ou développent présentement un service d'inspection régionale.

Tout système de gestion de corridors routiers doit prévoir la création de liens de consultation obligatoires avec le Ministère des Transports du Québec pour la gestion des accès et la planification des transports, de l'urbanisation, de la villégiature, etc. effectuées par les MRC et municipalités plutôt que sur la gestion exclusive des accès et l'application de normes minimales.

Dans une période d'allègement des contrôles et des normes gouvernementales et de respect des particularités régionales, nous croyons que la gestion des corridors routiers ne doit pas aboutir à une réglementation provinciale minimale et à une «judiciarisation» des corridors routiers. La politique doit être axée davantage sur la formation, la sensibilisation des élus, la concertation, des consultations obligatoires et basées sur l'exercice de révision des schémas d'aménagement des MRC du Québec. Elle doit considérer l'utilisation de techniques d'urbanisme existantes tels les plans d'implantation et d'intégration architecturale ainsi que les plans d'aménagement d'ensemble.

La politique ne doit pas, à notre avis, devenir une occasion pour encore une fois transférer d'autres responsabilités aux municipalités.

L'idée de demander aux municipalités locales d'élaborer un plan d'aménagement du corridor routier (PACR) nécessite une réflexion sur la capacité financière et technique à soutenir, par ces dernières, une telle démarche.

Dans les régions rurales, n'y a-t-il pas lieu de planifier le corridor routier tel que décrit dans la politique durant la période de révision des schémas des MRC plutôt que de demander une autre échelle de planification du corridor aux municipalités une fois le schéma révisé en vigueur. L'adoption d'un plan d'aménagement du corridor routier (PACR) impliquera un examen, par la MRC, de la conformité de ce plan par rapport au schéma d'aménagement. La conformité engendre une mécanique légale et peut entraîner des recours à la Commission Municipale du Québec. Il serait préférable, à notre avis, de parler de plan d'aménagement régional des corridors routiers effectué durant la révision des schémas d'aménagement des MRC.



Route panoramique, Ville de La Malbaie-Pointe-au-Pic

Le projet de politique, tel que présenté, ne considère pas suffisamment la vision régionale et la responsabilité des MRC dans l'aménagement du territoire. La MRC semble évacuée du processus.

Enfin, il est évident qu'une politique et des mécanismes soutenus de concertation régionale sont nécessaires en matière de gestion des corridors routiers afin d'améliorer et maintenir la fonctionnalité du réseau national ainsi que pour appuyer le développement économique des régions et du Québec.



SUITE

*L'expérience
de la
MRC de
Charlevoix-Est*

La gestion des corridors routiers

le contrôle des accès

et la révision des schémas d'aménagement

Par
Yvan Rompré,
Urbaniste,
Coordonnateur du
dossier de la gestion
des corridors routiers,
Ministère des
Transports

Le développement urbain, que ce soit dans les régions métropolitaines ou en région, a des impacts importants sur le fonctionnement du réseau routier supérieur. Ces impacts se font sentir, d'une part, sur l'augmentation de la circulation locale sur le réseau routier supérieur et, d'autre part, sur l'augmentation du nombre de points de conflits sur la route entraînée par la prolifération des entrées privées et des carrefours routiers.

LE CONTRÔLE DES ACCÈS : UNE INTERVENTION PRIORITAIRE

L'analyse du problème nous permet d'illustrer clairement que l'intervention la plus efficace pour maintenir ou accroître la sécurité routière ainsi que l'efficacité du réseau routier supérieur est d'appliquer un contrôle restrictif des accès routiers. Certains spécialistes américains affirment que le contrôle des accès a plus d'impact sur la sécurité des usagers de la route que le port de la ceinture de sécurité.

En 1993, le ministère des Transports a entrepris une démarche visant à informer et à sensibiliser ses partenaires municipaux quant à l'importance d'assurer un plus grand contrôle des accès routiers de manière à ce que le réseau routier supérieur demeure efficace et sécuritaire. Le Ministère proposait une approche de type "corridor routier", considérant que l'on ne peut assurer une saine gestion des accès routiers sans établir des liens importants avec l'aménagement du territoire.

En 1993-1994, des groupes de travail ont été mis sur pied dans chacune des régions du Québec dans le but de relever les principaux facteurs expliquant la perte de la fonctionnalité du réseau routier supérieur et d'établir la contribution que pourraient apporter les municipalités et les MRC pour assurer une meilleure gestion des corridors routiers et des accès au réseau routier supérieur.

Les recherches effectuées par les régions ont démontré que les interventions du Ministère visant à maintenir la fonctionnalité du réseau routier devaient porter, d'une part, sur une planification des accès aux axes majeurs de transport routier harmonisée aux politiques d'aménagement du territoire et, d'autre part, sur l'application de normes de conception et de construction des accès permettant d'assurer la sécurité des usagers de la route.

La pratique américaine

Les spécialistes dans ce domaine, tant au États-Unis qu'au Canada, définissent chacune de ces étapes comme une séquence d'actes qui se résument à ce qui suit :

A) La planification des accès

1. Déterminer si l'on doit ou non autoriser un accès à la route principale;
 - soit établir le scénario optimal pour assurer la sécurité des usagers de la route et la fluidité de la circulation à partir d'une catégorisation des routes déterminant le niveau de contrôle à appliquer en ce qui a trait aux accès;
 - soit autoriser un seul ou deux accès par lot, c'est-à-dire un accès raisonnable en tenant compte des besoins du requérant et de la fonction de la route;
2. déterminer le type d'accès à autoriser (ex.: virage à droite seulement, carrefours routiers, etc.).

B) L'application de normes d'aménagement et de construction des accès

1. Si l'accès est autorisé, un spécialiste en circulation routière devra analyser les impacts du projet sur la route en tenant compte du débit de circulation qui sera engendré par l'accès demandé, et déterminera les normes applicables;
2. il délivrera le permis d'accès à la condition que tous les travaux (aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'emprise de la route) soient effectués aux frais du requérant.

Les spécialistes américains dans ce domaine comparent les normes d'accès à celles du Code du bâtiment, précisant que ces mesures devraient faire l'objet d'un consensus, non pas au niveau politique, mais entre experts en circulation et en sécurité routière, et être considérées comme essentielles pour assurer la sécurité de l'usager de la route. À la limite, il ne serait pas nécessaire de les réglementer.

UN PROJET DE POLITIQUE SUR LE CONTRÔLE DES ACCÈS

Le ministère des Transports du Québec entend présenter, au printemps prochain, un projet de politique axé sur le contrôle des accès routiers qui, tenant compte des recommandations des groupes de travail régionaux, proposerait d'intervenir en matière d'accès et en établissant un processus permettant d'harmoniser

étroitement les démarches de planification des accès et d'aménagement du territoire.

Le contrôle des accès et la révision des schémas d'aménagement

La préparation du projet de politique ministérielle sur les accès et les moyens requis pour sa mise en œuvre nécessiteront encore quelques années de travail; de son côté la révision des schémas d'aménagement suit son cours.

Toutefois, les recherches effectuées par le Ministère, que ce soit auprès des groupes de travail régionaux ou de divers spécialistes dans le domaine du contrôle des accès, permettent de déterminer la contribution pouvant être apportée par les MRC ainsi que les éléments à prendre en compte à l'occasion de la révision de leur schéma d'aménagement.

La révision des schémas d'aménagement est une occasion permettant aux divers intervenants en transports routier de définir des objectifs communs en matière de transport terrestre. Toutefois, au coeur du problème réside un défi important, celui de la multidisciplinarité et de la concertation (MTQ, MRC, municipalités et organismes de développement économique).

Le texte qui suit présente la contribution pouvant être apportée par les MRC, et résume les éléments pouvant être intégrés aux schémas d'aménagement dans le contexte actuel.

A) Les objectifs

Les MRC peuvent faire des choix d'aménagement qui contribueront à l'atteinte des objectifs suivants :

- Contribuer au maintien ainsi qu'à l'amélioration de la fluidité et de la sécurité routière;
- limiter et réduire le nombre de points de conflits sur le réseau routier supérieur occasionnés par les entrées privées et les carrefours routiers;
- assurer, sur le réseau supérieur, un meilleur équilibre entre les circulations locale et de transit;
- prévenir et réduire les inconvénients environnementaux associés à la circulation de transit;
- fournir une information adéquate aux citoyens sur les questions d'accès au réseau routier supérieur à l'occasion de requêtes pour l'obtention de permis de lotissement, de construction ou de certificats d'autorisation.

La gestion des corridors routiers

B) Les mesures de planification et de réglementation

1. À l'égard des corridors-problèmes

Les MRC peuvent établir des liens entre la fonction du réseau routier supérieur et leurs besoins spécifiques. Ainsi, à titre d'exemple, elles peuvent faire un relevé des fonctions particulières de certaines routes et inclure dans leur schéma d'aménagement les éléments suivants :

- les sites et les tronçons routiers présentant des problèmes de fluidité et de sécurité;
- les caractéristiques générales ou spécifiques d'un tronçon routier;
- les objectifs de fonctionnalité qu'elles souhaitent voir maintenus ou atteints.

En ce qui a trait à la mise en oeuvre de mesures de planification et de réglementation, le ministère des Transports n'est pas en mesure, pour le moment, de proposer aux MRC des normes de planification et d'aménagement des accès à inclure dans leur schéma d'aménagement. Des travaux sont en cours à ce sujet ainsi que des expériences pilotes afin de déterminer les normes pouvant être appliquées dans le contexte québécois.

Toutefois, à l'égard des corridors présentant ou pouvant éventuellement présenter des problèmes de fonctionnement, les MRC peuvent avoir recours à des techniques d'urbanisme et prévoir dans leur schéma d'aménagement des dispositions portant sur l'une ou l'autre des mesures suivantes :

- des affectations du sol compatibles avec les fonctions de la route;
- des périmètres d'urbanisation moins étendus le long de ces corridors routiers et des zones prioritaires de développement;
- des règles générales en matière de zonage, de lotissement et de construction. Ces règles pourraient, à titre d'exemple, avoir pour effet :
 - de restreindre le nombre d'accès autorisés par lot;
 - d'accroître la superficie des lots le long de ces voies de circulation;
 - d'encourager la présence d'accès et de stationnements conjoints;
 - de favoriser la présence de rues privées en lieu et place d'accès directs à la route;
 - d'exiger des marges de recul qui fassent en sorte que le bâtiment soit plus éloigné de la ligne d'emprise;
- le recours au Règlement de contrôle intérimaire (RCI), si cela est nécessaire.

2. À l'égard de tous les corridors routiers

Les MRC peuvent également inclure dans leur schéma d'aménagement des dispositions qui permettraient d'harmoniser les procédures administratives de délivrance des permis (construction, lotissement et accès).

Un permis d'accès préalable à la délivrance du permis de construction

L'article 23 de la Loi sur la voirie établit qu'il est du ressort du ministre des Transports d'autoriser l'accès à une route du réseau supérieur. Le même article ajoute qu'il revient également au ministre d'en déterminer la localisation et les exigences de construction.

Les MRC peuvent proposer, à l'égard de toute route sous la responsabilité du Ministère, que l'autorisation d'accès prévue à la Loi sur la voirie constitue dorénavant un document qui doit être soumis par le requérant à l'appui d'une demande de permis ou de certificat.

Ainsi, tout nouveau projet de construction, de transformation, d'agrandissement ou d'addition de bâtiments dont l'accès se fait directement à partir du réseau routier supérieur ne devrait être réalisé sans la **présentation de l'autorisation d'accès délivrée par le ministère des Transports.**

Il en serait de même pour tout changement d'usage ou de destination d'un immeuble situé dans les limites d'un corridor routier ainsi que pour toute opération cadastrale impliquant des rues locales se raccordant au réseau routier supérieur.

Un avis du Ministère préalable à l'approbation d'un lotissement

De plus, les MRC peuvent également entreprendre un processus faisant en sorte que le requérant, dans certaines situations, ne présente non pas une autorisation d'accès mais plutôt **un avis fourni par le Ministère.** Ainsi, à titre d'exemple, un avis du ministère des Transports devrait être fourni avant l'approbation de tout projet majeur de lotissement (dix lots et plus) situé à moins de 250 mètres de l'emprise du réseau routier supérieur ainsi que de tout projet de subdivision dont les accès éventuels se feront directement à partir d'une route du réseau supérieur.

Une participation du ministère des Transports à la révision des plans d'urbanisme

Afin d'améliorer les liens entre l'aménagement du territoire et le transport terrestre, il serait également pertinent que le Ministère puisse donner son avis à certaines phases de la planification locale. À cette fin, le plan d'action du schéma

d'aménagement pourrait prévoir les dispositions suivantes :

- que le ministère des Transports puisse donner son avis lors de toute modification apportée au plan d'urbanisme ou, encore, sur toute modification d'un règlement d'urbanisme affectant l'un des corridors routiers du réseau supérieur;
- que le ministère des Transports, à l'occasion de toute modification d'un plan d'urbanisme affectant le tracé des voies de circulation, puisse donner son avis sur la question de la hiérarchisation ou, encore, sur la nature des raccordements projetés au réseau supérieur.

C) La mise en oeuvre des mesures proposées

Le milieu municipal est en mesure non seulement de faire part de ses attentes à l'égard de la gestion des corridors routiers mais également de participer à sa mise en oeuvre et à son suivi.

Le plan d'action du schéma d'aménagement

Les priorités d'intervention de la MRC ainsi qu'un calendrier de travail, préparé en concertation avec les représentants du ministère des Transports, pourraient être inclus au **plan d'action du schéma d'aménagement.**

Un plan d'aménagement d'un corridor routier

De plus, une MRC et une municipalité peuvent proposer au Ministère l'élaboration d'un plan d'aménagement pour un corridor routier donné. Ce projet prendrait la forme d'un exercice de planification, effectué conjointement par le milieu municipal et le ministère des Transports, permettant de déterminer la localisation des accès, les usages à autoriser en bordure de la route ainsi que les normes applicables. Quelques projets sont en cours actuellement dans la province, mentionnons ceux de la route 175, à Stoneham, et de la route 138, dans la MRC de Charlevoix-Est.



*Le contrôle
des accès et la
révision des
schémas
d'aménagement*

Chronique du MAM

La gestion des corridors routiers, un des défis de la révision des schémas d'aménagement

Par
Daniel Gaudreau,
Urbaniste

M. Daniel Gaudreau est coordonnateur au Service de l'aide technique au milieu municipal du Ministère des Affaires municipales et est responsable des régions de l'Estrie et de Laval. Il a été associé depuis le tout début aux démarches du ministère des Transports du Québec concernant le dossier de la gestion des corridors routiers et a participé à titre d'animateur aux deux récents colloques de l'Association québécoise du transport et des routes sur ce sujet. Il fera ici le point sur ce dossier et nous fera part de sa réflexion.

En tant qu'aménagistes de MRC ou d'intervenants d'aménagement, tous nous conviendrons rapidement de la nécessité du lien à établir entre l'aménagement du territoire et la planification du transport.

Bien qu'évident, il est cependant très récent au Québec que l'on intègre ces deux dimensions dans une même démarche. La modification législative apportée en 1993 à la LAU pour inscrire dans les schémas d'aménagement la dimension de la **planification du transport** ou l'exercice de confection des plans de transport par le MTQ, témoignent de cette volonté.

Il est en effet plus facile et surtout moins coûteux, d'assurer l'harmonisation des choix des actions en matière de transport, au moment de l'exercice de la planification du territoire, que d'avoir à assumer collectivement les coûts des correctifs à apporter subséquemment à notre manque de planification. Correctifs qui souvent, bien que solutionnant une situation, seront à leur tour générateurs de nouveaux problèmes parce que définis sectoriellement sans vision d'ensemble. Les exemples pourraient ici être nombreux, mais pensons uniquement aux nombreuses voies de contournement qui souvent généreront des transferts d'activités vers la périphérie des noyaux urbains et contribueront à l'étalement urbain ou aux élargissements de chaussée, rendus nécessaires pour désengorger des artères routières devenues désuètes qui auront à leur tour des effets destructeurs ou déstructurants sur les abords de ces mêmes artères. En fait c'est le bon vieux dicton qui s'applique encore ici « Vaut mieux prévenir que guérir » et dans le contexte actuel des finances de l'État, ce dicton prend particulièrement tout son sens.

C'est parallèlement à ces efforts d'intégration « aménagement-transport » que le MTQ a entrepris dès la fin de 1992 une tournée d'information et de sensibilisation des intervenants à la problématique de la gestion des corridors routiers et a constitué par la suite, dans le cadre de phases préalables inter-MRC à la révision des schémas d'aménagement, des groupes de travail régionaux. Ceux-ci avaient pour mandat d'identifier les problématiques reliées à la gestion des corridors routiers et par la suite des avenues de solutions adaptées aux besoins régionaux.

D'ailleurs, dès 1992, dans un des documents de sensibilisation déposé, le MTQ reconnaissait lui-même l'importance de développer une vision d'ensemble, c'est-à-dire une problématique globale en mentionnant que bien que « des solutions concrètes peuvent être apportées aux

problèmes de la gestion des corridors routiers (...) celles-ci ne peuvent être appliquées isolément par chacun des acteurs concernés. Au coeur des problèmes réside **un défi important, celui de la multidisciplinarité et de la concertation**. Les nombreux intervenants concernés par la gestion des corridors routiers doivent travailler en fonction d'objectifs communs. Le processus décisionnel peut difficilement permettre de planifier, de financer et de mettre en place des réseaux de transport efficaces et assurer leur protection s'il n'est pas associé à celui de la planification et de l'aménagement du territoire. »

Et c'est bien là, en effet, que réside le réel défi de la gestion des corridors routiers : l'identification des orientations et des objectifs communs mais aussi des choix et des actions à entreprendre. Et c'est précisément dans ce contexte que doit s'inscrire, croyons-nous, une éventuelle politique gouvernementale à cet égard.

D'ailleurs dans le document d'orientations gouvernementales déposé en 1994 dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement, le MTQ définissait, très justement, ses objectifs généraux en matière de corridors routiers de la façon suivante :

- Définir des scénarios d'intervention pour assurer une gestion efficace de corridors routiers ;
- Préciser les responsabilités respectives du ministère et des organismes municipaux ;
- Définir un mécanisme de concertation entre le ministère et les organismes municipaux pour intégrer la gestion des corridors routiers à la planification du territoire ; et enfin,
- Déterminer un plan d'action.

Le MAM a toujours souscrit à ces objectifs et ceux-ci demeurent en 1996, au moment où l'on se questionne sur une éventuelle politique de gestion des corridors routiers, tout à fait pertinents. Or, le MTQ semble s'orienter vers une politique sur le contrôle des accès routiers uniquement et sur la mise en place d'une réglementation gouvernementale sous la responsabilité du MTQ. Nous faisons référence ici au Projet de politique sur le contrôle des accès routiers qui a été transmis aux groupes de travail régionaux en décembre dernier. Est-ce bien l'approche que nous devons privilégier ? Il sera intéressant à cet égard d'obtenir les réactions des groupes de travail régionaux sur celle-ci.

À notre avis, une politique de gestion des corridors routiers devrait plutôt tendre vers une responsabilisation des régions et ce, en privilégiant l'utilisation des outils existants tels les

schémas d'aménagement, les plans ou les règlements d'urbanisme plutôt que le développement de nouveaux outils. Celle-ci, globale, aurait avantage à être formulée en termes d'orientations et d'objectifs généraux requérant l'adhésion des partenaires et les moyens de mise en oeuvre proposés, être du ressort des différentes régions en partenariat avec les intervenants. Par ailleurs et ce point est fondamental, toute démarche de gestion des corridors routiers ne sera efficace que si l'ensemble des partenaires adhèrent aux mêmes objectifs. En ce sens, la sensibilisation des élus municipaux et leur implication tant dans la mise en oeuvre que dans l'élaboration même de la politique constitue un enjeu de taille. En effet, il importe de bien faire comprendre que le réseau routier du Québec n'appartient pas en propre au MTQ, ni aux MRC, ni aux municipalités locales mais qu'il fait partie de notre patrimoine collectif comme québécois et que sa perte de fonctionnalité nous concerne tous et que des coûts majeurs y sont associés. La politique devrait également reposer sur la nécessité des liens à établir entre la gestion des accès, les plans de transport du MTQ, la planification du transport terrestre dans les schémas d'aménagement et la gestion de l'urbanisation. Cette approche aurait en outre l'avantage de s'inscrire dans le contexte actuel de la décentralisation du rôle de l'État et de l'allègement des contrôles.

Nous aimerions, en terminant, insister sur l'importance pour les aménagistes dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement de sensibiliser les élus à cet enjeu de façon à l'intégrer dans les schémas d'aménagement révisés. L'exemple de la MRC de Charlevoix-Est inspiré du guide sur la planification des transports à l'intention des MRC, est particulièrement intéressant à cet égard.

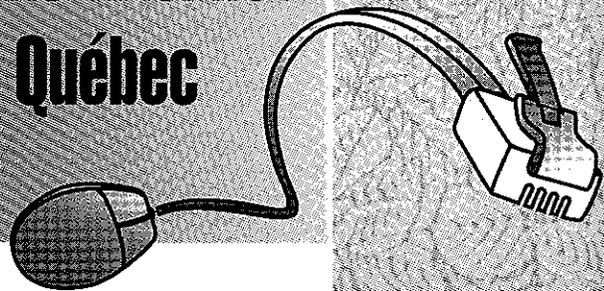
Il est, en effet, à souhaiter que la révision des schémas d'aménagement, par l'approche globale et concertée qu'elle suppose, permette aux différents intervenants et particulièrement aux élus municipaux de convenir des choix et des actions les plus appropriées, en matière de gestion des corridors routiers. Cet exercice devra cependant se faire en tenant compte à la fois des intérêts locaux, régionaux et nationaux, et ce de façon à soutenir efficacement le développement économique des régions et du Québec. Par son approche multidisciplinaire faisant appel à la concertation et à la conciliation des intervenants et sa capacité d'innover, l'aménagiste de la MRC y aura un rôle clé.



L'aménagiste internaute

L'AARQ lance le tout nouveau site Internet de l'Aménagement régional au Québec

<http://www.aarq.qc.ca> >



LA POLITIQUE DE COMMUNICATION SUR INTERNET DE L'AARQ

Le conseil d'administration de l'A.A.R.Q. est fier de vous annoncer la création du tout nouveau site Internet dédié à l'aménagement régional au Québec, qui servira de **point d'ancrage aux aménagistes** régionaux de la province

L'aménagement régional est une dimension de la planification stratégique dont les acteurs sont la plupart du temps dispersés quant à la géographie et isolés sur la scène locale par le caractère régional de leurs préoccupations. Les ressources existantes sont aussi dispersées et difficile d'accès dans le contexte des technologies traditionnelles. L'AARQ désire regrouper les praticiens, les ressources et l'ensemble des intéressés grâce à son site qui couvrira autant ses besoins d'association professionnelle que ceux de ses membres qui comprennent les difficultés évoquées plus haut.

Le site de l'aménagement régional au Québec couvrira donc les **besoins d'information, de recherche et de liaison** des membres de l'Association et des acteurs en matière d'aménagement régional et servira de **point d'accès aux sources d'information** sur l'aménagement régional. Le site contiendra un **répertoire des adresses E-MAIL** et des autres adresses des membres, de même qu'un répertoire des adresses E-MAIL des autres acteurs en matière d'aménagement régional, qu'ils proviennent des ministères du gouvernement du Québec, des universités ou du milieu privé.

Le site de l'AARQ animera des **forums par question d'aménagement** et donnera **accès à la jurisprudence** reliée à l'aménagement régional. Il contiendra de plus toutes les **informations relatives à l'Association**, telles activités à venir, mémoires, articles de la revue, etc. Un **coin de l'internaute** sera également disponible pour obtenir des trucs, adresses et sites en relations avec la vocation du site et une **boîte à suggestion** sera présente en permanence.

QUELQUES DÉTAILS DU CONCEPT

La connexion sur INTERNET relève de la **responsabilité de chaque M.R.C.**

La démarche de l'AARQ peut accélérer celle des MRC à se joindre à l'autoroute de l'information, mais elle ne tente en rien de la remplacer. Les objets de la démarche de l'AARQ sont centrés sur l'aménagement régional et la stratégie de l'AARQ présuppose que chaque aménagiste régional dispose d'une adresse E-Mail spécifique à partir de chaque M.R.C. C'est pourquoi il est important de presser nos MRC respectives à se joindre au réseau. Dans cette optique, l'AARQ a déjà fait parvenir à la CSMQ une résolution l'appuyant dans son initiative de branchement accéléré des MRC au réseau Internet.

Le tout dernier sondage de l'AARQ indique que 48% de nos membres seront branchés dans un avenir rapproché et que 14% le sont déjà. Il y a ainsi 62% des membres résolument intéressés par le réseau Internet; la démarche de l'AARQ rejoint donc les préoccupations de la majorité.

L'AARQ doit devenir l'animateur du site principal sur l'aménagement régional

Les aménagistes régionaux sont les mieux placés pour animer une fenêtre permanente sur l'aménagement régional. En effet ils représentent l'essence de la pratique de l'aménagement régional. Leur association professionnelle, à cause de l'ouverture d'esprit qu'elle a démontrée dans le passé, représente l'initiateur par excellence de ce réseau formé sur la dimension de l'aménagement régional du territoire.

Les collaborateurs au contenu et à l'animation de ce site dédié sont, de façon naturelle, le ministère des Affaires municipales, les universités du Québec à Montréal, Laval, McGill, Montréal, de même que les praticiens privés.

Le site de l'AARQ doit couvrir les **besoins d'information, de recherche et de liaison** de ses membres et des **acteurs en matière d'aménagement régional**

L'information

INTERNET permet d'afficher des adresses sur une page et de lier des documents externes ou d'autres sites au site de l'AARQ.

La recherche

INTERNET permet l'utilisation d'outils de recherches à partir de mots-clefs, de chaînes et de sous-chaînes de caractères. Chaque outil permet d'afficher un nombre variable de citations bibliographiques accompagnées de l'adresse interactive permettant d'accéder au document.

Un accord entre partenaires permettrait de mettre au point la mise en commun d'un outil de recherche, d'un répertoire global d'ouvrages immédiatement accessibles mis à la disposition des membres de l'AARQ et de leurs partenaires à partir de chacun des sites de chaque partenaire.

La liaison

Une des dimensions les plus populaires d'INTERNET est le courrier électronique qui réduit à néant ou presque les frais reliés aux distances. De plus "E-MAIL" ou "@ E-Mail" permet d'attacher des documents d'accompagnement à un message.

La base de la stratégie de communication de l'AARQ s'appuie sur l'adresse E-Mail de chaque membre et sur la possibilité pour le membre-internaute d'accéder au site de l'AARQ.

La capacité pour l'AARQ de rejoindre une "sélection" de membres concernés de manière régulière ou périodique par un comité ou une question précise est importante. Le gain de produc-

Le conseil d'administration de l'AARQ tient à remercier les membres du comité Internet pour l'excellence de leur travail, et plus particulièrement, M. Gilles A. Tremblay de la Communauté urbaine de l'Outaouais, pour son temps, son expertise et la qualité des pages qu'il a créées pour notre prochain colloque.

Il est possible de faire paraître votre carte d'affaires sur une des pages du site de l'AARQ pour une période d'un an. Le coût est avantageux!

Contactez Madeleine Provencher au (418) 833-4559 pour réserver votre espace et faites vite, car les places sont limitées!

Mot du président

CSMQ ne croit pas que nous possédions, cette année, des sujets d'intérêt commun assez importants pour justifier un tel regroupement. La porte reste cependant ouverte pour les autres années, dans le cadre de congrès ou même d'activités de formation plus spécialisées.

Notre prochain colloque, ainsi que notre prochaine session de formation, auront lieu à la Maison du citoyen de Hull, les 29, 30 et 31 mai 1996. Les membres de La Table des aménagistes régionaux de l'Outaouais (T.A.R.O.), sont nos organisateurs-hôtes, et le Comité de Formation a élaboré la journée de formation. La communication sera le thème de ce double événement: un village Internet absolument phénoménal, des ateliers d'initiation à Internet et d'information sur le réseau, un tour de canot, une session de formation et plusieurs autres activités sont au programme. Vous trouverez une présentation un peu plus détaillée de l'événement à la dernière page de la revue, et vous y serez tous conviés bientôt. C'est donc à ne pas manquer!

D'autres dossiers vont également bon train. Nous élaborons présentement un document sur la décentralisation, qui servira à situer les MRC dans cet exercice. J'ai participé à une conférence de l'Association québécoise du transport et des routes, lors de laquelle j'ai fait une présentation. Un nouveau dépliant corporatif vient d'être imprimé. Le conseil s'est également penché sur le projet de modifications à la Loi 122 et les agences sur la forêt privée. Nos administrateurs nous rapportent que les membres de leur zone se sont impliqués ou ont été touchés par plusieurs dossiers dont la gestion des corridors routiers, les DOR, les orientations de la CPTAQ, la gestion de la ouananiche, la route verte, la restructuration du MEE, l'adoption et l'analyse de PSAR et la planification stratégique du MTQ.

J'espère que vous appréciez nos efforts pour vous tenir au courant des affaires de l'Association et que vous serez présents en grand nombre à Hull. Au plaisir de vous rencontrer à cette occasion!



APPEL AUX MEMBRES

**Y-a-t'il une MRC qui a adopté
un règlement de tarification en vertu de l'article 244.1
de la Loi sur la fiscalité municipale, pour le service de
l'aménagement, de l'urbanisme et de l'inspection ?**

**Si oui,
veuillez contacter M. Denis Dufour
au (418) 439-3947.
Merci !**

L'internaute

tivité dans la communication permet d'entrevoir des scénarios de communication plus complexes.

Exemple 1: L'AARQ désire rejoindre l'ensemble de ses membres au moyen d'un message E-Mail et leur envoyer un exemplaire de ses règlements amendés.

Exemple 2: Le membre de l'AARQ désire adresser une opinion et / ou une information, convoquer à une réunion ou poser une question à ses pairs de la même région administrative.

Exemple 3: Le membre de l'AARQ désire adresser une question à des ressources globales (aménagistes et spécialistes) réparties par grandes questions par l'AARQ.

Le site de l'AARQ animera des forums par question d'aménagement

L'AARQ animera des forums accessibles à partir du site de ses pages web. Des thèmes peuvent être explorés en affichant des thèses de protagonistes d'écoles de pensée éloignées. À partir de ce moment des grappes de messages viendront appuyer, étayer, contredire...en tout cas discuter les opinions émises, puis les résultats apparaîtront au grand jour sur les pages de l'Association.

Pour que ce volet soit dynamique, l'adresse des pages de l'AARQ devra être connue et diffusée dans la francophonie et sur la scène mondiale des sites spécialisés d'aménagement du territoire, de design, d'architecture et d'urbanisme.

Nous vous invitons à visiter notre site à l'adresse <http://www.aarq.qc.ca> et à nous faire part de vos commentaires et suggestions. Le site est en construction et cela peut prendre jusqu'à un an avant que certaines des fonctions les plus complexes soient disponibles. Nous ferons tout en notre pouvoir pour accélérer le processus et vous tiendrons au courant des nouveautés aussitôt qu'elles seront disponibles, mais cela ne vous empêche pas d'aller fureter vous-même de temps en temps !



Cartographie des zones

inondables dans les schémas d'aménagement révisés : représentation sommaire ou délimitation précise ?

La convention Canada-Québec

Il y a maintenant plus de 15 ans que le gouvernement du Québec procède à la cartographie officielle des zones inondables de la province dans le cadre d'une entente qu'il a signée avec le palier fédéral (*Convention Canada-Québec relative à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation, et au développement durable des ressources en eau*). Jusqu'à ce jour, l'entente a permis de délimiter des zones inondables en eaux libres dans plus de 500 municipalités. Toutefois, il appert que le **volet cartographique de cette convention ne sera par renouvelé** et se terminera au début de 1997.

Les intentions gouvernementales

De fait, **il reviendra désormais aux MRC de délimiter les secteurs à risque d'inondation qui n'auront pas fait l'objet d'une désignation officielle dans le cadre de la Convention Canada-Québec**. À ce chapitre, les orientations du gouvernement provincial pour la révision des schémas d'aménagement sont sans équivoque : d'une part, il s'attend à ce que les MRC procèdent à l'identification et à la **délimitation précise** des zones d'inondation en eaux libres de leur territoire ; d'autre part, il s'attend à ce qu'elles indiquent les endroits comportant des risques d'inondation par embâcle et qu'elles **déterminent les zones inondables qui leur sont associées**. En quelque sorte, le gouvernement veut que les MRC comblient les lacunes mises en évidence par les premiers schémas d'aménagement : soit que les municipalités rencontrent beaucoup de difficultés dans l'application de leur réglementation d'urbanisme, faute de cartographie adéquate, et suffisamment précise, pour les secteurs inondables n'ayant pas été délimités selon la Convention Canada-Québec.

Sur ce plan politique nous pourrions discuter longuement sur cette façon de faire des gouvernements supérieurs en mettant en évidence le fait qu'elle se veut strictement un délestage d'une responsabilité qu'ils ne veulent plus eux mêmes assumer. Par contre, sur le plan juridique, **cette façon de faire a été reconnue pleinement légale par nos tribunaux**. En effet, sur la base du contenu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*

(L.R.Q., c. A-19.1, art. 27, 56.14 et 165.2) et de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2, art. 2), les tribunaux ont déjà mentionné qu'en matière de zones inondables, il fallait que les municipalités et les MRC se conformer aux orientations poursuivies par le gouvernement provincial, de même qu'à la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. À ce sujet, nous référons le lecteur aux jugements rendus dans l'affaire *Lalande du Procureur général du Québec* ([1991] R.J.Q. 1629 (C.S.)) et dans l'affaire *Procureur général du Québec c. Les Excavations Jeannot et Daniel Loïselle inc. et al.* (C.S. Beauhornois, 760-05-000113-918, 23 février 1995).

La légalité des nouvelles exigences gouvernementales réside également dans l'article 5 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* qui, depuis 1993, stipule désormais que les MRC doivent **déterminer** les secteurs comportant des risques d'inondation, et non plus simplement les identifier comme c'était le cas auparavant. Ce changement de terminologie n'est certainement pas anodin et il dénote, selon nous, **un plus grand souci du législateur dans la cartographie des zones inondables** ; qu'importe si cette cartographie est réalisée dans le cadre de la *Convention Canada-Québec* ou non. Cet aspect a d'ailleurs été examiné l'an dernier dans l'affaire *Procureur général du Québec c. Les Excavations Jeannot et Daniel Loïselle inc.* où le Tribunal a mentionné qu'il n'est pas nécessaire qu'une plaine inondable ait fait l'objet d'une cartographie officielle pour qu'elle puisse se retrouver dans un plan de zonage municipal.

Les implications pour le monde municipal

À la lumière de nos discussions préliminaires avec la Direction générale de la sécurité civile et de l'avis gouvernemental formulé à la MRC du Haut-Saint-François sur son premier projet de schémas d'aménagement révisé, nous pouvons d'ores et déjà affirmer que l'échelle de la cartographie devant être confectionnée par le MRC variera entre 1/2 00 et 1/5 00, à tout le moins dans les milieux soumis à des pressions urbaines (à titre indicatif, l'échelle du 1/2 00 est employée dans la *Convention Canada-Québec* depuis environ sept ans.) En outre,

pour ces milieux, la cartographie devra montrer assez précisément la situation des bâtiments existants par rapport à une limite de zone inondable.

Pour la délimitation des zones d'inondation en eaux libres, plusieurs solutions peuvent être envisagées, notamment des relevés terrain avec une station totale pour attribuer une position géographique à des codes d'inondation établies par un ingénieur, ou encore fournies par le ministère de l'Environnement et de la Faune si cela est possible. On devra également considérer les opportunités offertes par la photo-interprétation et la monorestitution à partir de photographies au 1/5 000 ou au 1/15 000, tout dépendant de la précision recherchée. Qu'importe la technique employée, les MRC devront cependant arriver à établir les limites des zones à récurrence centenaire, car c'est l'exigence minimale formulée jusqu'à maintenant par la Direction générale de la sécurité civile.

En ce qui concerne les endroits comportant des risques d'inondation par embâcle, la photo-interprétation et la monorestitution peuvent là aussi être retenues s'il existe des photographies aériennes prises lors de dégels printaniers. Sinon, on pourra avoir recours à des informations historiques de diverses sources (ministères, municipalités locales, connaissance de résidents, etc.) et procéder par des témoignages afin de matérialiser sur le terrain l'étendue des inondations causée par des embâcles ; matérialisation qui pourra ensuite faire l'objet de relevés d'arpentage, notamment avec un récepteur portatif GPS qui permet de faire la collecte d'une multitude de positions dans une journée et dont la précision varie autour de 1 mètre.

Évidemment, les MRC pourront retenir une combinaison de moyens techniques et de choix technologiques selon les problèmes et les besoins particuliers de chacune d'elles. Il n'en demeure pas moins que l'expertise requise entraînera des coûts importants ; d'où la nécessité de commencer immédiatement à planifier les travaux de cartographie pour que ceux-ci soient suffisamment étalés dans le temps qui sera imparti à chacune des MRC pour la révision de leurs schémas d'aménagement.

Par
Bernard Fournier,
aménagiste et
responsable de la
géomatique,
MRC de la
Jacques-Cartier

L'auteur est
arpenteur-géomètre
et détient une
maîtrise en
Aménagement du
territoire et
développement
régional.

Le texte présenté ici
se veut un résumé
d'un article complet
sur le sujet publié
dans le numéro de
février 1996
de la revue
Arpenteur-géomètre
(vol. 22, no. 5, pp. 20-27).



Colloque & session de Formation

10e Colloque et 5e session de Formation

29, 30 et 31 mai 1996, Maison du Citoyen, Hull

Nous sommes heureux de vous convier au 10e colloque annuel et à la 5e session de formation de l'AARQ, qui auront lieu à Hull les 29, 30 et 31 mai 1996. Le thème de ce double événement est : "Les communications: nouveaux défis de la planification".

Le colloque traitera de la réalité de l'autoroute de l'information (Internet) appliquée à l'aménagement du territoire, en plus d'offrir un contenu sur d'autres types de communications. La session de formation sera, quant à elle, consacrée à sensibiliser les aménagistes à l'importance d'une bonne communication avec le public ainsi qu'à leur donner des outils pour en améliorer la qualité.

La tenue conjointe d'un colloque et d'une session de formation fait suite à une recommandation de l'Assemblée des membres de l'AARQ à l'effet de regrouper les activités de l'Association et ce, afin de permettre aux membres d'économiser temps et argent. C'est pourquoi l'événement s'étend sur deux journées et demie.

Ceux qui n'ont pas déjà reçu le programme préliminaire et le formulaire d'inscription peuvent se les procurer au secrétariat de l'AARQ en composant le (418) 833-4559.

Nous souhaitons que vous assisterez nombreux à ce colloque-formation et que vous inviterez tout particulièrement les secrétaires-trésoriers de vos MRC à se joindre à vous afin de tout savoir sur l'autoroute de l'information et sur la connexion des MRC !

APERÇU DU PROGRAMME

Mercredi 29 mai

Après-midi

- La route verte et la révision des schémas d'aménagement
- Le plan d'aménagement de corridor routier pour une gestion intégrée : circulation routière et urbanisation
- Le concept de l'Outaouais fluvial et la révision des schémas d'aménagement des MRC de l'Outaouais
- Initiation aux fonctions d'Internet

Jeudi 30 mai

Toute la journée

- VILLAGE INTERNET
- Les liaisons sur l'autoroute de l'information en région
- Les instruments interactifs de planification du territoire
- La politique de communication de l'AARQ sur l'autoroute de l'information

Dîner conférence : responsable de l'autoroute de l'information pour le gouvernement du Québec

Sortie : la route des découvreurs (ballade en canots d'époque)

Souper : restaurant "Steak la carte"

Vendredi 31 mai

Avant-midi

- VILLAGE INTERNET
- 5^e SESSION DE FORMATION DE L'AARQ :

Avant-midi

- La communication devant un grand public

Après-midi

- La communication en groupe restreint



Vidéographie & Photographie Aériennes

Images détaillées & couleur de votre municipalité



RIVE

FORET

GRAVIERE

URBAIN

- Services spécialisés aux municipalités
- Contrôle des droits acquis
- Photo-interprétation
- Preuve légale & autres

Brochure, présentation
& estimation sans frais



**Enviro
Vidéographic enr.**

Martin Boisvenue, M.Sc. Géo-télétection
246 Boul. Goineau Laval (Québec) H7G 3N4
Téléphone: (514) 662-2551

Adaptées à tous les usages
Économique & efficace

