



2017

Plan d'urbanisme

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Coordination :

Alain Marsolais, directeur de l'aménagement, MRC de Rivière-du-Loup

Recherche, rédaction et cartographie :

Alain Marsolais, directeur de l'aménagement, MRC de Rivière-du-Loup

Aline Jestin, agente de développement rural, MRC de Rivière-du-Loup

Mathieu Gagné, aménagiste du territoire, MRC de Rivière-du-Loup

Comité consultatif d'urbanisme

Membres actuels :

Monsieur Gilles Dupuis

Monsieur Yves Gagnon

Monsieur Alexandre Côté

Monsieur Stéphane Dubé

Madame Ursule Thériault

Membres précédents :

Monsieur Maurice Dumas

Madame Catherine Després

Madame Diane Pelletier

Monsieur Robert Gagnon

Monsieur François Filion

Monsieur Stéphane Dumont

Conseil municipal

Madame Ursule Thériault, mairesse

Monsieur Stéphane Dumont, conseiller, siège numéro 1

Monsieur Simon Lavoie, conseiller, siège numéro 2

Madame Ginette Caron, conseillère, siège numéro 3

Monsieur Guillaume Potvin, conseiller, siège numéro 4

Monsieur François Filion, conseiller, siège numéro 5

Monsieur Robert Legault, conseiller, siège numéro 6

Personnel administratif

Guy Bérubé, directeur général

Bruno Beaulieu, inspecteur en bâtiment et environnement

Remerciement spécial à tous ceux et celles qui ont contribué à l'élaboration de ce document

Merci à tous les citoyens qui ont contribué de près ou de loin à ce plan d'urbanisme.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1	Introduction	1
	1.1 Contenu.....	1
	1.2 La démarche	1
CHAPITRE 2	Dispositions déclaratoires et interprétatives.....	3
	2.1 Dispositions déclaratoires.....	3
	2.2 Dispositions interprétatives	4
CHAPITRE 3	L'Isle-Verte en quelques mots	5
	3.1 Les origines toponymiques.....	5
	3.2 L'histoire et la géographie	5
	3.2.1 L'apport du fleuve	6
CHAPITRE 4	les grands enjeux	6
	4.1 La mondialisation des échanges économiques	7
	4.2 Les changements climatiques	8
	4.3 Le vieillissement de la population.....	8
	4.3.1 Impacts sur le travail.....	8
	4.3.2 Impacts sur le logement	9
	4.3.3 L'accessibilité.....	9
	4.4 Le développement industriel.....	10
	4.5 L'ouverture d'un nouveau tronçon de l'autoroute 20.....	11
CHAPITRE 5	Les grands chantiers	12
	5.1 Le développement d'une agriculture en circuit court	12
	5.2 Le développement d'un écoquartier	13
	5.3 Le développement d'une activité touristique durable	14
	5.4 Le développement de la production artisanale.....	14
CHAPITRE 6	Démographie et le logement	14
	6.1 État de la situation sociodémographique	14
	6.1.1 Taux d'activité	16
	6.1.2 Scolarité et profession	16
	6.1.3 Lieu de travail.....	17
	6.1.4 Revenu	18
	6.2 Le logement.....	18
	6.2.1 Valeur foncière des résidences.....	19
	6.2.2 Mode de propriété	19
	6.3 Les défis démographiques et de logements	20
	6.4 Grandes orientations résidentielles	20
	6.5 Objectifs d'aménagement.....	20
CHAPITRE 7	le commerce.....	20
	7.1 État de la situation.....	20
	7.2 Réorganisation du centre des affaires	23
	7.3 Les travailleurs autonomes.....	24
	7.4 Les défis commerciaux	24
	7.5 Grandes orientations commerciales	24
	7.6 Objectifs d'aménagement.....	25
CHAPITRE 8	l'industrie	25
	8.1 État de la situation.....	25
	8.2 Un nouveau parc industriel.....	25
	8.3 Les défis industriels	26
	8.4 Grandes orientations industrielles	26

	8.5	Objectifs d'aménagement.....	27
CHAPITRE 9		L'ACTIVITÉ touristique	27
	9.1	L'histoire du tourisme au Québec	27
	9.1.1	Un retour aux sources : le tourisme durable ou écotourisme ...	30
	9.1.2	Classification des établissements d'hébergement touristique au Québec.....	31
	9.2	Les tendances et enjeux des activités touristiques	32
	9.2.1	Sept grandes tendances.....	33
	9.2.2	Les principaux défis reliés à l'activité touristique en général ...	34
	9.3	État de la situation de l'activité touristique à L'Isle-Verte.....	34
	9.3.1	Circuits sur le patrimoine bâti	34
	9.3.2	Circuit sur le patrimoine naturel	35
	9.3.3	Parc côtier Kiskotuk.....	35
	9.3.4	Autres attraits touristiques.....	36
	9.3.5	Hébergement	36
	9.3.6	Les enjeux de l'activité touristique à L'Isle-Verte	37
	9.3.7	Les défis de l'activité touristique	37
	9.3.8	Grandes orientations en tourisme.....	37
	9.3.9	Objectifs d'aménagement.....	37
CHAPITRE 10		Le milieu agricole.....	38
	10.1	État de la situation.....	38
	10.2	Horticulture	38
	10.3	Les défis agricoles	39
	10.4	Grandes orientations agricoles	39
	10.5	Objectifs d'aménagement.....	39
CHAPITRE 11		Le PATRIMOINE	39
	11.1	Sites archéologiques sur le territoire	41
	11.2	Les défis posés par le patrimoine.....	41
	11.3	Grandes orientations sur les biens patrimoniaux	42
	11.4	Objectifs d'aménagement.....	42
CHAPITRE 12		Les réseaux de transport	42
	12.1	État de la situation.....	42
	12.2	Sécurité routière	44
	12.3	Quadrilatère du centre des affaires	45
	12.3.1	Mesures d'adaptation en matière de circulation routière pour le quadrilatère du centre d'affaires.....	46
	12.4	Autres segments de rue.....	48
	12.4.1	Mesures d'adaptation en matière de circulation routière pour les autres segments de rue.....	48
	12.5	Les pistes cyclables.....	49
	12.6	Transport collectif.....	49
	12.7	Les nouvelles rues projetées	50
	12.8	Les défis du transport	50
	12.9	Grandes orientations en transport	50
	12.10	Objectifs d'aménagement.....	50
CHAPITRE 13		Les équipements municipaux	50
	13.1	Réseaux sanitaires.....	50
	13.1.1	Réseau d'aqueduc	50
	13.1.2	Réseau pluvial et d'égout.....	51
	13.2	L'éclairage	52

	13.3	Trottoir et passage piéton	52
	13.4	Les bâtiments	53
	13.5	Les équipements de loisir	54
	13.6	Les défis des équipements municipaux	57
	13.7	Grandes orientations pour les équipements municipaux.....	57
	13.8	Objectifs d'aménagement.....	57
CHAPITRE 14		les milieux naturels	58
	14.1	État de la situation	58
	14.2	Les défis liés aux milieux naturels	60
	14.3	Grandes orientations pour les milieux naturels.....	60
	14.4	Objectifs d'aménagement.....	60
CHAPITRE 15		LES Zones de contrainte	60
	15.1	Contraintes naturelles	60
	15.2	Contraintes anthropiques	62
	15.3	Les défis liés aux contraintes naturelles et anthropiques.....	63
	15.4	Grandes orientations pour les contraintes naturelles et anthropiques 63	
	15.5	Objectifs d'aménagement.....	63
CHAPITRE 16		Les grandes affectations du sol et les densités d'occupation	63
	16.1	La densité d'occupation	64
	16.2	Aire d'affectation résidentielle	65
		16.2.1 L'écoquartier	65
	16.3	Aire d'affectation multifonctionnelle	66
	16.4	Aire d'affectation d'affaires.....	66
	16.5	L'affectation industrielle	67
	16.6	L'affectation publique et institutionnelle	67
	16.7	L'affectation agricole dynamique	67
	16.8	L'affectation agroforestière.....	67
	16.9	L'affectation de villégiature	67
CHAPITRE 17		Plan d'action.....	69

Mise en garde

Toute erreur ou omission qui pourrait être relevée dans le texte ci-après n'a pas pour effet de diminuer le caractère exécutoire des règlements et amendements, tel que sanctionné dans leur version originale disponible au bureau municipal. Pour vérifier les dispositions applicables, veuillez consulter le texte officiel disponible au bureau municipal.

La mention « Modifié par : » à la fin d'un article indique que ce dernier a fait l'objet d'une ou plusieurs modifications dont la référence est alors précisée.

Règlement numéro 03-2015

PLAN D'URBANISME DE LA MUNICIPALITÉ DE L'ISLE-VERTE

Ce règlement a été modifié par :

CHAPITRE 1 INTRODUCTION

La Municipalité de L'Isle-Verte a entrepris en 2016 la révision de son plan et de ses règlements d'urbanisme. Cette révision a été initiée afin d'actualiser et d'harmoniser les instruments d'urbanisme municipaux et de prendre en considération les dispositions contenues dans le schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Rivière-du-Loup (non en vigueur en ce moment). Il s'agit d'un exercice de planification important qui guidera la communauté isle-vertoise pour les dix prochaines années en matière d'organisation spatiale et physique de son territoire.

1.1 Contenu

Le plan d'urbanisme comprend dix-sept chapitres. Les chapitres 1 et 2 comprennent une introduction au plan d'urbanisme ainsi que les dispositions déclaratoires et interprétatives.

Une brève présentation de la municipalité se retrouve au chapitre 3.

Le chapitre 4 identifie les grands enjeux auxquels la municipalité est et sera confrontée au cours des prochaines années. Le chapitre 5 établit quatre grands chantiers qui sont sous-jacents autres chapitres du plan d'urbanisme, afin de répondre aux enjeux des prochaines années.

Les chapitres 6 à 16 reflètent les thématiques abordées dans le plan d'urbanisme. Chaque chapitre est organisé de la même façon. Il y a tout d'abord un état de la situation qui permet de cerner le thème, mais également de faire ressortir les différentes problématiques. Cela permet, dans un deuxième temps, de cibler les différents défis associés.

Par la suite, les grandes orientations d'aménagement du territoire permettent d'indiquer le rôle qu'entend jouer la municipalité en matière d'urbanisme et de développement. Elles permettent d'orienter et d'informer les différents acteurs ou promoteurs des intentions de la municipalité. Les objectifs d'aménagement sous-jacents aux grandes orientations découlent des défis relevés précédemment. Il s'agit du but à atteindre.

Le chapitre 16 présente une description détaillée des grandes affectations du sol et des prescriptions quant aux densités et aux types d'usages prévus. On pourra visualiser ces aires d'affectation du sol sur les plans placés en annexes. Plus spécifiquement, on retrouvera un plan pour représenter le cœur villageois (échelle de 1 : 3 000) et un deuxième présentant l'ensemble du territoire de la municipalité (échelle 1 : 20 000).

Le chapitre 17 présente le plan d'action. C'est dans ce chapitre que l'ensemble de la communauté est appelé à concrétiser les objectifs prescrits dans le plan d'urbanisme.

1.2 La démarche

Le comité consultatif en urbanisme de la Municipalité de L'Isle-Verte a été très actif dans l'élaboration de ce plan, notamment par la tenue de cinq (5) rencontres afin de

documenter, réfléchir, orienter le contenu.

Le plan d'urbanisme a bénéficié de deux exercices de planification antérieurs sous la forme d'une consultation publique qui ont alimenté la réflexion des membres du Conseil municipal et du comité consultatif d'urbanisme (CCU) quant aux différents défis que devra relever la municipalité pour les 10 à 15 prochaines années. Une première, le 23 avril 2012, concernant une démarche de revitalisation avec la Fondation Rue principale et une deuxième, le 25 mai 2015, concernant son plan stratégique. La population isle-verteoise aura également la possibilité de prendre part à une **consultation publique le 6 septembre 2017** sur le projet de plan d'urbanisme. Le projet de plan d'urbanisme étant accessible sur le site Internet de la municipalité vous permet de faire des commentaires et ainsi alimenter les échanges lors de cette consultation publique.

CHAPITRE 2 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES

2.1 Dispositions déclaratoires

Territoire assujéti

Le présent plan d'urbanisme s'applique sur l'ensemble du territoire de la Municipalité de L'Isle-Verte.

But

Le plan d'urbanisme est l'outil de gestion et de planification par excellence pour traduire les préoccupations des autorités municipales et instaurer les politiques d'organisation spatiale qui supportent indéniablement la volonté du milieu (partenaires, citoyens, conseil) en matière d'aménagement du territoire, de positionnement de la municipalité à l'échelle régionale et de développement des activités économiques. Il permet aux autorités municipales de L'Isle-Verte de les guider dans la prise de décisions éclairées.

Il est en soi un outil incontournable et mobilisateur pour les interventions concertées à court, moyen et long termes pour l'intérêt supérieur de la population résidante, sensible à sa qualité de vie et au dynamisme de son milieu.

Portée légale

Conformément à l'article 81 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.A.U.), le plan d'urbanisme est un règlement adopté par résolution. Il a pour but de faciliter la mise en œuvre des orientations et des objectifs d'aménagement retenus par la Municipalité de L'Isle-Verte, de manière à atténuer la portée d'éléments négatifs sur l'aménagement du territoire, mais surtout de façon à maximiser les potentiels de développement de la municipalité à l'intérieur d'un cadre d'intervention structuré. Il respecte les contenus obligatoires prescrits à l'article 83 de la L.A.U. et contient certains éléments de contenu facultatif prévus à l'article 84 de la L.A.U.

Le plan d'urbanisme s'inscrit par ailleurs dans un processus de planification intégrée. En effet, eu égard aux articles 59 à 59.4 de la LAU, il se veut conforme au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Rivière-du-Loup, notamment aux orientations et au document complémentaire du schéma. Ceci étant dit, il importe de souligner que le schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Rivière-du-Loup est en cours d'adoption.

Son adoption par le Conseil municipal ainsi que son approbation par les citoyens et par la MRC mèneront à des interventions significatives sur le territoire de la Municipalité de L'Isle-Verte. Le processus menant à l'entrée en vigueur se fera en même temps que les règlements d'urbanisme.

2.2 Dispositions interprétatives

Effet de l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme

L'entrée en vigueur du plan d'urbanisme ne crée aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des objectifs, des équipements et des infrastructures formulées et prévues.

Interprétation des limites des aires d'affectation du sol

Les lignes délimitant les aires indiquées dans les plans en annexe A de ce document reflètent, en règle générale, les limites suivantes :

1. les limites municipales;
2. les limites de la zone agricole décrétée par le Gouvernement du Québec;
3. les lignes de propriétés de terre, de terrain et de lot ou leur prolongement;
4. l'axe central ou le prolongement de l'axe central des rues ou voies publiques ou privées existantes ou proposées;
5. l'axe central des cours d'eau;
6. les limites naturelles d'un élément topographique telles que ravin, colline, rive, etc.;
7. les limites des bassins versants des cours d'eau ou des lacs;
8. l'axe central d'une ligne de transport d'énergie;
9. la limite de la zone agricole provinciale

La limite de la zone agricole provinciale (selon la LPTAA) est celle déterminée par le décret du gouvernement (numéro 3314-80). Les limites de zone que l'on retrouve dans les cartes qui accompagnent les règlements d'urbanisme de la municipalité sont réputées correspondre aux limites de la zone agricole provinciale. En cas de litige ou de divergence d'interprétation, seul un arpenteur géomètre est en mesure de déterminer les limites exactes de la zone agricole provinciale.

Les limites peuvent également être indiquées par une mesure portée sur les plans à partir d'une limite mentionnée ci-dessus.

La limite d'une aire coïncidant avec l'axe d'une rue existante, comme indiqué aux plans, réfère toujours à l'axe de cette rue, même si sa localisation en est modifiée suite à l'approbation d'un plan relatif à une opération cadastrale ou autre.

Toutefois, les limites des aires d'affectation ne peuvent être interprétées autrement que dans le contexte de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, c'est à dire suivant des règles plus précises permettant d'en adapter ultérieurement les limites ou la localisation plus précise au plan de zonage faisant partie intégrante du règlement de zonage. Par exemple, une limite d'une zone pourra être précisée afin de coïncider avec une limite de bassin versant.

CHAPITRE 3 L'ISLE-VERTE EN QUELQUES MOTS

3.1 Les origines toponymiques

On retrouve le nom de l'île Verte dès 1621 de la part de Samuel de Champlain sous la graphie « Isle Verte ». Bien sûr, Champlain désignait l'île qui se retrouve immédiatement devant le village de L'Isle-Verte aujourd'hui. Il ne faut pas confondre l'île Verte avec la municipalité de L'Isle-Verte, car sur l'île Verte, on retrouve la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs.

Ce territoire fait partie des plus anciens territoires à être colonisé au Bas-Saint-Laurent. La mission catholique fut fondée vers 1766 sous le nom de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte. La paroisse qui reprit le nom de la mission fut érigée canoniquement en 1828. En 1845, fut créé officiellement à partir du territoire de la paroisse : la municipalité de L'Isle-Verte. Son nom et son statut furent changés en 1855 par « municipalité de paroisse de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte ». En 1952, le cœur villageois se détache de la campagne aux alentours et devient la municipalité de village de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte. Par la suite, en 1955, le village reprend le nom de L'Isle-Verte. Le 9 février 2000, on assiste au regroupement de la municipalité de village de L'Isle-Verte et de la municipalité de paroisse de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte pour former aujourd'hui la municipalité de L'Isle-Verte.

3.2 L'histoire et la géographie

Le régime seigneurial orientera l'établissement des premiers peuplements sédentaires au Bas-Saint-Laurent. Bien qu'un certain nombre de seigneuries (entre trois et cinq, selon les sources) soient concédées entre 1672 et 1686 sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup, celles-ci ne font pas l'objet d'une intense mise en valeur pendant le régime français. Malgré cela, tout au long du 18^e siècle, c'est la seigneurie de L'Isle-Verte (Villeray) qui semble se développer la plus rapidement. En 1738, on érige un tout premier moulin à farine sur la rivière du Petit-Sault (sur le site de l'actuel moulin du Petit-Sault), signe que la production agricole n'est déjà plus négligeable.

En 1853, L'Isle-Verte revendiquait une position de chef-lieu pour le nouveau comté électoral de Témiscouata avec le siège d'une cour de circuit (qui deviendra un palais de justice en 1859 jusqu'en 1918). Trois fois l'an, un juge venait y entendre des causes du droit civil. Dans cette même période, cette localité était perçue comme une des petites villes industrielles d'importance au Québec. On y retrouvait un moulin à scie, moulin à farine, une fonderie, une boutique de forge, etc.

L'implantation du terminal du réseau ferroviaire du Grand Tronc à Rivière-du-Loup en 1859 est venue sonner le glas au désir légitime de demeurer le chef-lieu de la région.

Le patrimoine bâti témoigne du faste de cette époque. Par exemple, la maison Louis-Bertrand construite en 1853 demeure le reflet d'une belle maison québécoise de style néo-classique.

Le territoire de L'Isle-Verte s'étend du nord au sud sur les collines du piémont appalachien. Le relief est peu accidenté. Ce territoire est donc propice à l'agriculture. Il

est principalement composé de dépôt de Tills et de sol organique. La colonisation s'est faite lentement vers le sud. Les colons, à la recherche de nouvelles terres à exploiter (industrie forestière et agriculture), fondent en 1861 la municipalité de L'Isle-Verte.

La municipalité de L'Isle-Verte, d'une superficie de 1 276 km², est située sur la berge sud du fleuve Saint-Laurent à 230 km au nord-est de Québec. Les villes importantes près de L'Isle-Verte sont Rivière-du-Loup à 27 km au sud-ouest ainsi que Trois-Pistoles à 18 km au nord-est.

3.2.1 L'apport du fleuve

Les premiers colons survivent notamment grâce aux ressources maritimes (phoques, anguilles, morues, etc.). À cette époque, c'est le Fleuve qui constitue la seule et unique voie de communication et de nourriture de subsistance. C'est pourquoi l'industrie des pêches a été très active jusqu'au début du XX^e siècle. Toutefois, le déclin fut rapide, par exemple la pêche au hareng très pratiquée au début du XX^e siècle fut abandonnée vers les années 80. On retrouve dans le paysage de L'Isle-Verte et sur l'île Verte même des petits fumoirs à hareng; vestige d'un passé pas très lointain qui témoigne d'un mode vie tourné vers le fleuve. Le déclin des produits de la pêche relève de nombreuses causes, notamment des changements dans les habitudes de consommation, la qualité des produits et la concurrence sur les marchés de produits substitués et, bien sûr, de la diminution de la ressource.¹

Autre ressource fluviale, la mousse de mer, c'est-à-dire une plante que l'on nomme la zostère marine. Il s'agit d'une plante qu'on recueille à marée basse et qui servait de rembourrage et de calfeutrage. On disait même qu'elle guérissait les rhumatismes.² La mousse de mer a pratiquement disparu au cours du XX^e siècle. On tente présentement de la réintroduire sur le littoral de l'estuaire du Saint-Laurent.

Bien que l'apport du fleuve ne soit plus ce qu'il a été, le paysage fluvial demeure ancré dans l'imaginaire collectif des isle-vertois. Il évoque encore ce passé et fait partie de l'identité de cette communauté.

CHAPITRE 4 LES GRANDS ENJEUX

La communauté de L'Isle-Verte a soulevé cinq (5) grands enjeux. Tous ces enjeux s'inscrivent dans la capacité de résilience d'une communauté face à la nécessaire adaptation. Parfois il s'agit d'une adaptation résignée à une menace, parfois il s'agit d'une action pour saisir de nouvelles opportunités.

- Mondialisation des échanges économique;
- Changements climatiques;
- Vieillessement de la population;
- Développement industriel;
- L'ouverture d'un nouveau tronçon de l'autoroute 20.

¹ Marcel Daneau, Les pêches maritimes au Québec: enjeux économiques et intervention de l'État, page 127.

² <http://jeanprovencher.com/2012/02/03/dossier-sur-la-mousse-de-mer/>

4.1 La mondialisation des échanges économiques

La mondialisation des échanges économiques réside dans un processus d'ouverture des économies nationales à un marché véritablement planétaire. La mondialisation des échanges économiques apporte plusieurs impacts sur le quotidien des gens. Nous énumérons ici seulement certains de ces impacts :

- Les grands flux de transport des marchandises s'établissent dans la principale triade entre les regroupements de l'ALÉNA-Europe-l'Asie. Hors de ces flux, les échanges économiques fléchissent. Autrement dit, il y a des régions qui gagnent et d'autres qui perdent. Le Québec est à la marge septentrionale de ces flux.

À une échelle plus grande, les régions urbaines comme Montréal sont avantagées par rapport au reste du Québec. Cela est d'autant plus vrai que l'assistance technique (firme spécialisée) pour s'inscrire dans la mondialisation des échanges économiques est peu développée dans une région comme le Bas-Saint-Laurent. Dans le cas du Bas-Saint-Laurent, probablement que l'on a autant de gains que de pertes par rapport à la mondialisation des échanges économiques. Voici quelques éléments inhérents à la mondialisation des échanges économiques :

- Il y a quelques entreprises du Bas-Saint-Laurent qui peuvent bénéficier de la mondialisation des échanges économiques, mais dans les faits, notre marché est plutôt régional et local, au mieux, nord-américain;
 - La création d'emploi passe par l'entrepreneuriat des gens d'ici;
- Favorise les grands centres urbains;
- Affaiblit la marge de manœuvre des gouvernements;
- Plusieurs étudiants qui se démarquent quittent la région faute de programmes d'études offerts sur place;
 - Le retour en région est difficile, peu d'emplois spécialisés;
- Le pouvoir d'achat des consommateurs est à la baisse (stagnation des salaires);
- Mise en place d'une économie à haute valeur ajoutée (basé sur le savoir). Ce qui nécessite un partenariat (une association) avec une maison d'enseignement supérieur (université). Cela est possible grâce à internet haute vitesse;
- Les produits à faible valeur ajoutée ne peuvent être fabriqués hors des territoires de la triade (la rentabilité n'est pas au rendez-vous, sauf pour l'agriculture);
- Les produits spécialisés de masse (électronique, mécanique, chimique, etc.) ne peuvent être fabriqués hors des territoires de la triade (la rentabilité n'est pas au rendez-vous);
- Les créneaux du tourisme, de l'agriculture, de la transformation des aliments pour des produits à haute valeur ajoutée se démarquent en région;
- Le commerce de détail se concentre dans les grandes chaînes de distribution (comme Walmart);
 - La recherche du meilleur prix par le consommateur pousse les commerces de proximité à la fermeture. Ce qui engendre encore plus de déplacements motorisés;
 - Il y a de la demande pour des aliments biologiques (en circuit court) et pour des petits commerces de proximité très spécialisés;
 - Le commerce sur internet court-circuite toute la chaîne logistique du commerce de détail (certains commerces peuvent en tirer parti).

4.2 Les changements climatiques

Les changements climatiques accompagnent la mondialisation des échanges économiques. L'augmentation des gaz à effet de serre dans l'atmosphère est liée à notre mode de vie occidentale. L'utilisation quasi monopolistique des énergies fossiles (pétrole et gaz) contribue irrémédiablement au réchauffement de la planète et provoque les changements climatiques. L'augmentation ou la diminution des flux de marchandises est directement corrélée avec le PIB des grandes villes.

- Phénomènes météorologiques plus violents (extrêmes);
 - Érosion des sols (et des berges du fleuve);
 - Danger de submersion du littoral en bordure du fleuve;
 - Perte de territoire dû à l'élévation des eaux;
 - Décrochement du sol en forte pente;
 - Îlots de chaleur;
 - Inondation;
 - Sécheresse;
- Colonisation et migration d'espèces fauniques et floristiques;
 - Nouveaux insectes nuisibles pour l'agriculture et la foresterie;
 - Augmentation du nombre de jours sans gel au sol;
 - Opportunité pour de nouveaux produits agricoles;
- Augmentation des coûts reliés aux infrastructures (route, aqueduc, égout, etc.);
 - Ponceaux existant trop petits;
 - Route impraticable (rupture);

4.3 Le vieillissement de la population

Le vieillissement des populations est inéluctable. Le Québec se distingue par l'arrivée massive des baby-boomers dans la dernière tranche de leur vie (la retraite). En effet, si la plupart des pays occidentaux ont vécu un baby-boom après la Deuxième Guerre mondiale, par rapport aux autres provinces du Canada, c'est au Québec que le déséquilibre entre les générations a été le plus marqué. Deux mouvements démographiques se conjuguent au Québec : d'une part, l'augmentation du nombre de retraités, et d'autre part, la diminution de la population en âge de travailler. En 1966, il y avait 8 travailleurs pour un retraité. En 2000, on passe à 4,7 travailleurs pour un retraité. En 2040, on pourrait se retrouver avec 2 travailleurs pour un retraité.

Les principaux éléments demeurent : la faible natalité, combinée à une espérance de vie sans cesse croissante, cela causera un vieillissement important de la population québécoise. Une réduction de la taille relative de la population en âge de travailler signifie qu'il y a de moins en moins de travailleurs pour financer les services publics. La durée de la retraite est de plus en plus longue à cause de l'augmentation de l'espérance de vie.

4.3.1 Impacts sur le travail

Les processus de gestion en matière de relation de travail devront, peu importe la sphère d'intervention, s'adapter à cette réalité.

- Nécessité d'une plus grande flexibilité dans la gestion du temps de travail avec l'instauration du temps partiel ou des congés à durée variable;
- Les relations de mentorat au sein des entreprises devront être privilégiées, ainsi que le travail à domicile ou le télétravail;
- L'accroissement de la productivité passe par la promotion de la formation, de l'utilisation des technologies de l'information (téléconférence) et de l'innovation (automatisation);

4.3.2 Impacts sur le logement

Le vieillissement de la population conjugué à la croissance des ménages (augmentation des personnes vivant seules), sont susceptible de modifier les façons d'habiter et donc, la nature même de la demande de logements. Le cycle des besoins futurs en logement est perturbé par le stock de logements disponible, car ce stock de logements disponible correspond à l'effet baby-boom.

- Le stock de maisons unifamiliales est près de son apogée;
- Demande pour des logements plus petits;
- Le pouvoir d'achat des consommateurs est à la baisse (surtout pour les personnes vivant seules et d'autant plus si elle est âgée);
 - Demande pour d'autres types de logement (unifamiliale en rangée, mini maison, etc.);
- De façon générale, le processus de décision qui guide le choix d'un ménage pour un logement neuf (unifamiliale) repose essentiellement sur le revenu disponible du ménage en fonction du coût du terrain³ et du coût de transport pour les activités du ménage :
 - Le coût du terrain est généralement corrélé avec la distance d'un centre de services (selon l'offre et la demande)⁴;
 - Le coût de la mobilité est généralement corrélé avec le mode de transport choisi (mobilité motorisée ou non);
 - À budget constant, si le ménage a besoin de deux (2) autos, il devra rechercher un logement neuf plus loin du principal centre de services;

Des mesures qui permettent de diminuer le coût de la mobilité permettent aux municipalités de demeurer attrayante pour accueillir de nouveaux citoyens;

Des dispositions qui favorisent la mixité des logements (offre diversifiée) dans le cœur villageois permettent également aux municipalités de demeurer attrayante pour accueillir de nouveaux citoyens (besoins diversifiés);

4.3.3 L'accessibilité

En général, les gens désirent combler leurs besoins en limitant au minimum leurs déplacements, car pour chaque déplacement il y a un coût (temps/argent). Ce coût varie en fonction de la distance et du mode de transport. En général, plus la distance de ce déplacement est grande, plus le mode de transport doit être performant et plus il

³ La construction d'un logement neuf varie très peu que l'on soit à Rivière-du-Loup ou à Mascouche.

⁴ Ou la perception de cette distance.

coûte cher.

Les plus jeunes comme les plus vieux n'ont pas accès à des modes de transport performant à un coût raisonnable (nette insuffisance du mode de transport en commun). Il faut donc tenter de rapprocher les générateurs de déplacement, comme une épicerie, des utilisateurs : il faut améliorer l'accessibilité. Cela est d'autant plus vrai avec une population vieillissante, où la mobilité va devenir de plus en plus difficile pour eux. Le besoin de sécurité pour se déplacer augmentera également. C'est pourquoi il faut que l'accessibilité rime avec la sécurité des modes de transport non motorisé.

- Une forme urbaine plus compacte avec davantage de mixité des usages et une diversité des types de logement permet d'augmenter l'accessibilité;
- Les couloirs piétonniers permettent de réduire les temps de déplacement et augmentent la sécurité des usagers;

4.4 Le développement industriel

Le développement industriel demeure le principal sujet de préoccupation en région. Pas d'emploi égal pas de service et pas de service conduit vers la dévitalisation d'une communauté.

En matière de développement industriel, il y a une somme appréciable de théories qui devraient conduire à davantage de développement industriel :

- Les théories du rattrapage;
- Les théories du développement par le bas (endogène);
- Les ajustements structurels / ajustements par le commerce;
- Les théories du développement humain;
- Les théories du développement durable;
- Les théories du post-développement;
- Les théories de l'altermondialisme;

Autrement dit, si l'ensemble des parties prenantes en matière de développement industriel s'entend sur telle ou telle théorie, on devrait apprécier des résultats. Malheureusement il est rare de voir, toutes les parties prenantes s'entendent sur une même théorie, c'est plutôt l'inverse.

Quelques postulats généralement admis :

La plupart des analystes dans ce domaine posent comme postulat que le développement industriel nécessite un accompagnement du promoteur pour faciliter l'atterrissage de son projet. Peu importe le service qui le prend le promoteur sous son aile, il faut en avoir un et que celui-ci soit connu et efficace.

Un autre postulat généralement admis est d'avoir une connaissance fine des espaces disponibles pour des projets industriels. Cette information devrait se retrouver sur le site internet de la municipalité afin de démocratiser la recherche d'un emplacement.

Le dernier postulat réside dans la diversité des immeubles (terrain et bâtiment) disponibles pour accompagner les projets industriels. Il ne suffit pas de pointer sur un

terrain vacant, il faut mettre en place des locaux pour faciliter le démarrage d'entreprise et un minimum de services municipaux (eau potable et égout) offerts ou qui pourraient être offerts dans un délai acceptable.

4.5 L'ouverture d'un nouveau tronçon de l'autoroute 20

Rappelons qu'il s'agit d'une autoroute qui doit relier (un jour) la ville de Rimouski à Québec. Toutefois, sa construction s'effectue par phase. La nouvelle ouverture du tronçon reliant L'Isle-Verte à Notre-Dame-des-Neiges (9 novembre 2015) a détourné la majorité des véhicules hors de la zone urbaine de L'Isle-Verte. En effet, toute la circulation de transit vers l'est du Québec, qui devait auparavant passer par la route 132 (située au nord du périmètre d'urbanisation), va dorénavant filer directement vers Rivière-du-Loup. Le nouveau tronçon de l'autoroute 20 est localisé au sud du village, soit à un peu moins de 1 kilomètre du cœur villageois. L'ouverture à la circulation du tronçon a débuté le 9 novembre 2015.⁵

Route 132 section village de L'Isle-Verte	Avant novembre 2015 (Véhicules/j)	Après novembre 2015	Variation
DJMA	7 500	1 990	-5 510
DJME	10 400	2 760	-7 640
DJMH	5 100	1 360	-3 740
% de camion	12 %	10 %	-2 %

Le débit dans la zone village de L'Isle-Verte est passé de 7 500 véh./j à 2 000 véh./j.⁶ Cette diminution est encore plus significative en période estivale. La diminution du nombre de véhicules circulant sur la route 132 va nécessairement entraîner une diminution du chiffre d'affaires des commerces dont la clientèle reposait sur ces voyageurs en transit. Toute chose étant égale par ailleurs, la diminution du PIB de L'Isle-Verte peut engendrer de la dévitalisation. Voici quelques menaces⁷ et opportunités engendrées par ce projet d'autoroute :

- Menace sur les commerces de restauration ou de divertissement;
- Menace sur les commerces reliés à l'automobile;
- Opportunité de requalification de la route 132 pour des activités davantage reliées au tourisme;
 - Possibilité de mettre en place un projet de traversée d'agglomération avec le MTQ⁸;
- Opportunité de rattacher la trame urbaine située de l'autre côté de la 132 (au nord) au cœur villageois;
- Opportunité d'un lien piétonnier (et cyclable) entre le quai d'embarquement pour

⁵ <http://www.mta.gouv.qc.ca/infrastructures-transport/p-routiers-100M/bas-st-laurent-gasp-idm/aut20-cacouna-rimouski/Pages/cacouna-trois-pistoles-30km.aspx>

⁶ Différents relevés de comptage routier effectués par le MTQ entre 2005 et 2016.

⁷ Tecsult Inc., *Prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville. Étude d'impacts économiques sur les commerces - Année 3*, Rapport final, janvier 2008.

⁸ «L'objectif général visé par cette approche est de concilier circulation, sécurité et environnement en milieu urbain.» De tels aménagements entraînent une «réduction du nombre et de la gravité des accidents, un abaissement des vitesses moyennes, une circulation fluide à vitesse modérée et des effets positifs sur la qualité de vie et la vitalité économique du milieu.» (Desmeules, Daniel; Gauthier, Robert, *L'approche de traversée des agglomérations du MTQ et le projet-pilote de Saint-Irénée*, Routes et paysages villageois, Conseil du paysage québécois, page 1.)

l'île Verte et le cœur villageois;

CHAPITRE 5 LES GRANDS CHANTIERS

Au fil du temps, la communauté de L'Isle-Verte s'est mis d'accord sur quatre grands chantiers prioritaires pour son avenir.

- Le développement d'une agriculture en circuit court;
- Le développement d'un écoquartier;
- Le développement d'une activité touristique durable;
- Le développement de la production artisanale;

5.1 Le développement d'une agriculture en circuit court

Il existe une communauté d'horticulteurs à L'Isle-Verte. Ce savoir-faire en horticulture pourrait conduire à une véritable « industrie » pour les fruits et légumes frais. Bien sûr, on n'en est pas là, mais de satisfaire l'appétit des gens de la communauté, ainsi que des touristes de passage nous apparaît comme un excellent point de départ. D'ailleurs, des marchés publics de petite ampleur deviennent de véritables points d'attraction pour les touristes. Il n'y a qu'à penser au marché public dans la municipalité de Deschambault, présent depuis plus de 10 ans et attire toujours de plus en plus de curieux⁹.

Ce chantier s'inscrit dans la tendance du *slow food* en matière de consommation alimentaire. Le *slow food* est un mouvement international (et une association) qui a pour principal objectif de sensibiliser les citoyens à manger des produits frais de qualités.

Ce mouvement est fondé en Italie en 1986 par Carlo Petrini (premier président de l'association) en réaction à l'émergence du mode de consommation de type restauration rapide. Son objectif principal : «réduire la fracture, d'un côté, entre les consommateurs fortunés qui recherchaient de bons produits authentiques cultivés par des gens pauvres et qui s'appauvrissaient encore en perpétuant leurs pratiques traditionnelles. De l'autre côté, les petits consommateurs contraints d'acheter des aliments de mauvaise qualité, mais peu chers, produits par des industriels immensément puissants ».¹⁰

Les valeurs du *slow food* :

Éveiller le goût du public à une nourriture de qualité, expliquer l'origine des aliments et les conditions sociohistoriques de leur production, faire découvrir les producteurs d'ici et d'ailleurs, voilà quelques-uns des objectifs du mouvement Slow Food.

Les tenants de ce mouvement veulent s'assurer qu'il restera toujours une place pour les aliments de nature artisanale. Ils estiment que le patrimoine alimentaire de l'humanité et l'environnement sont mis en péril par l'industrie agroalimentaire, qui offre tous les produits pour satisfaire rapidement notre appétit.¹¹

⁹ <http://marchepublic.org/> , 17 janvier 2017.

¹⁰ https://fr.wikipedia.org/wiki/Slow_Food

¹¹ http://www.passeportsante.net/fr/Actualites/Dossiers/ArticleComplementaire.aspx?doc=slow_food_def_do

Cela n'est pas sans rappeler un nouveau segment de consommateur que l'on appelle les « *foodies* ». Ce sont des passionnés de la nourriture. Pour eux, il ne s'agit pas de manger et de boire, il faut bien manger et bien boire. Ils sont poussés par une véritable curiosité intellectuelle sur ce sujet.

Il y a une vingtaine d'années, l'intérêt qu'il y a maintenant pour la nourriture et la gastronomie n'était pas là. Des magazines spécialisés comme *Ricardo* n'existait pas. Aujourd'hui on ne compte plus les blogues sur le *foodie*. Il s'agit maintenant d'une tendance lourde.

5.2 Le développement d'un écoquartier

Que l'on appelle cela un écoquartier, un quartier durable ou quartier innovant, on s'entendra pour dire qu'il s'agit d'un lieu où le cadre de vie tient davantage en compte les préoccupations environnementales. Cela s'inscrit ou va au-delà des critères du développement durable.

L'écoquartier de L'Isle-Verte sera composé de mini maisons. Les mini maisons font partie d'un jeune mouvement (connu sous le nom de « *Tiny House Movement* ») qui est né aux États-Unis en réponse à la crise immobilière de 2008. On peut aussi l'associer à la simplicité volontaire ou au mouvement minimaliste.

La simplicité volontaire est un courant social, un art de vivre ou une philosophie de vie qui privilégie la richesse intérieure par opposition à la richesse matérielle manifestée par l'abondance de la consommation. Elle s'est développée depuis le début des années 80, d'abord aux États-Unis, puis au Québec surtout depuis la fin des années 90.

Les mini maisons sont un phénomène typiquement occidental, puisque dans plusieurs régions du monde, elles sont la norme en termes de superficie. Du point de vue nord-américain où la superficie d'une maison moyenne est d'environ 1 900 pi² (177m²) au Canada, la superficie de plancher habitable d'une mini maison varie entre 350 pi² à 750 pi² (32 à 70 m²).¹² En bas de 350 pi², on considère qu'il s'agit d'une micro maison.¹³

La mini maison est sans aucun doute un exemple parfait de projet minimaliste. En effet, le minimalisme consiste à revenir à l'essentiel et à réduire ses possessions afin de vivre plus simplement. Ce mode de vie rime également avec les principes de développement durable. La construction d'une mini maison peut se faire d'une manière écoresponsable en intégrant par exemple des matériaux recyclés ou des technologies vertes et une grande efficacité énergétique.

À l'instar des petites voitures performantes, pourquoi de petites habitations bien pensées n'auraient-elles pas autant de succès? Dans la foulée, l'apparition des ménages à personne seule a contribué au phénomène du *downsizing*, car ces derniers exigent moins d'espace et utilisent parfois leur appartement comme un simple pied-à-terre.¹⁴

¹² [http://www.lesaffaires.com/blogues/diane-berard/les-maisons-americaines-grossissent-et-les-canadiennes-
rapetissent/566760](http://www.lesaffaires.com/blogues/diane-berard/les-maisons-americaines-grossissent-et-les-canadiennes-rapetissent/566760)

¹³ <http://thetinylife.com/what-is-the-tiny-house-movement/> (traduction libre)

¹⁴ [http://www.lapresse.ca/maison/architecture/maisons/2011/11/23/01-4470911-lhabitat-de-lavenir-plus-petit-et-
mieux-pense.php](http://www.lapresse.ca/maison/architecture/maisons/2011/11/23/01-4470911-lhabitat-de-lavenir-plus-petit-et-mieux-pense.php)

Le segment de la population qui adhère à ce mouvement le fait en général pour les raisons suivantes : ils sont préoccupés par les questions d'ordre environnementales, financières, et ils désirent plus de temps libre pour les loisirs.¹⁵

5.3 Le développement d'une activité touristique durable

L'activité touristique se révèle en quelque sorte une réponse à l'ouverture du nouveau tronçon de l'autoroute 20. Il s'agit autant d'une menace qu'une opportunité pour la communauté de L'Isle-Verte. Bien que la préoccupation pour le tourisme ne soit pas nouvelle au sein de la municipalité de L'Isle-Verte, la mise en place d'une réelle volonté de devenir une destination touristique durable demeure une nouveauté.

La présence de l'île verte (Notre-Dame-des-Sept-Douleurs) directement en face de L'Isle-Verte est un élément important à prendre en compte dans le développement d'une industrie touristique. En effet, en 2016, de juin à août, c'est près de 13 670 personnes qui ont traversé sur l'île, ce qui représente un énorme potentiel pour la municipalité de L'Isle-Verte.

Actuellement, peu de visiteurs qui se rendent sur l'île s'arrêtent à L'Isle-Verte pour profiter de ses multiples services et attraits. C'est en ce sens que le projet de créer une véritable destination touristique conjointe a vu le jour en 2015 sous l'appellation « **Les îles Vertes : en mer, sur terre** ».

5.4 Le développement de la production artisanale

Il existe un savoir-faire au sein de la communauté d'artisans de L'Isle-Verte. Pour l'instant, chaque artisan tente comme il peut de faire connaître ses produits. L'accompagnement municipal existe, mais il faut aller plus loin et mieux structurer nos interventions.

La production artisanale peut devenir le fer de lance d'une véritable activité touristique, voir même une bougie d'allumage pour l'industrie agroalimentaire.

Cela passe part de la reconnaissance envers nos artisans. La mise en place de festivals, de concours, d'animation et d'ateliers de création demeure un défi important. Ce champ d'intervention est vaste et peu exploité.

CHAPITRE 6 DÉMOGRAPHIE ET LE LOGEMENT

6.1 État de la situation sociodémographique¹⁶

En 2015, la population de L'Isle-Verte était estimée à 1 367 personnes¹⁷. Le tableau 1

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Les données de l'Enquête nationale auprès des ménages (ENM) de 2011 devront être prises avec précaution. Comme l'ENM n'est pas un recensement obligatoire comme les années précédentes, certaines données ne peuvent être comparées à celles du passées. Ce sont les questions relatives à la scolarité, aux caractéristiques du logement et au revenu qui sont les plus touchées par ce phénomène dans l'ENM. Statistique Canada a pris la décision de ne pas diffuser les données où un taux de non-réponse dépasse 50%. Si ce taux peut varier d'une donnée à l'autre, Statistique Canada a attribué un taux global de non-réponse à L'Isle-Verte de 33%.

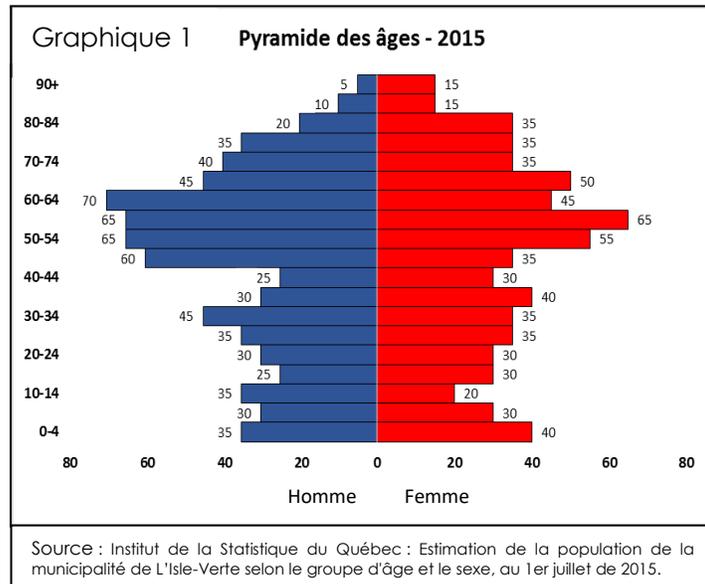
¹⁷ Estimation de la population des municipalités du Québec au 1^{er} juillet, Institut de la statistique du Québec.

montre son évolution depuis 1986 alors que le graphique 1 illustre sa répartition selon l'âge et le sexe en 2011.

Tableau 1 – Évolution de la population de L'Isle-Verte, 1996-2016

	1986 ¹⁸	1991 ¹⁹	1996 ⁷	2001 ⁷	2006 ⁷	2011 ⁷	2015 ⁷	Variation 1996-2015
L'Isle-Verte	1741	1614	1572	1550	1466	1478	1367	- 13,0 %
MRC de Rivière-du-Loup	30 950	31 485	32 524	32 434	33 578	34 664	34 523	+ 6,1%
Bas-Saint-Laurent	215 164	209 643	208 695	204 296	201 600	201 184	199 577	- 4,4%

Ces informations mettent en lumière deux phénomènes dont très peu de municipalités au Bas-Saint-Laurent échappent : la décroissance démographique et le vieillissement de la population. En effet, une décroissance de 13 % de la population a été observée entre 1996 et 2015 à L'Isle-Verte. Toutefois, bien que la population diminue, le nombre de ménages (équivalent au nombre de logements occupés) est demeuré relativement stable au cours des dernières années.



Il est à noter également que les groupes d'âge les plus importants sont situés entre 45 et 70 ans. En 2015, les personnes âgées de 65 ans et plus représentaient 23,5 % de la population de L'Isle-Verte. Selon les projections de l'Institut de la Statistique du Québec, en 2031, ce groupe représentera 36 %, soit une augmentation de 53,2 %. Les besoins futurs de la population isle-vertoise seront inévitablement modifiés. Avec les progrès de la médecine et l'intégration toujours plus importante des saines habitudes de vie, les besoins traditionnels des personnes âgées ont également évolué. Il apparaît donc important de comprendre cette transformation de la population. Ces personnes vieillissantes voudront-elles demeurer dans la municipalité? Auront-elles la capacité d'entretenir leurs maisons ou voudront-elles des habitations nécessitant peu d'entretien? Est-ce que les services disponibles dans la municipalité sauront combler leurs attentes (santé, culture, loisir, etc.)?

Malgré tout, après plusieurs baisses du nombre de jeunes enfants (15 ans et moins) au début des années 2000, la tendance semble s'inverser au cours des dernières années. La construction d'un centre de la petite enfance (CPE) récemment ne peut qu'aider à attirer de nouvelles familles dans la municipalité.

¹⁸ Recensement canadien 1986, Statistique Canada.

¹⁹ Recensement canadien 1991, Statistique Canada.

6.1.1 Taux d'activité

La population de L'Isle-Verte âgée de 15 ans et plus se répartit comme suit selon la situation d'activité :

	L'Isle-Verte	MRC de Rivière-du-Loup	Bas-Saint-Laurent
Taux d'activité	65,2 %	64,6 %	59,6 %
Taux d'emploi	57,5 %	60,7 %	54,4 %
Taux de chômage	11,8 %	6 %	8,8 %

Source : Statistique Canada, Enquête nationale sur les ménages, 2011

Bien que le taux d'activité de la municipalité se situe légèrement au-dessus du taux de la MRC, son taux de chômage y est près de deux fois plus important. La présence de nombreux emplois saisonniers ainsi qu'une activité économique précaire au tournant de l'année 2010 peut expliquer en partie cette situation.

D'ailleurs, à l'automne 2016, le ministère des Affaires municipales et de l'occupation du territoire (MAMOT) a mandaté l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ) de mettre en place un nouvel outil permettant de comparer la performance économique relative des municipalités par rapport à l'ensemble des autres municipalités du Québec chaque année.²⁰ Cet indice prend en compte trois dimensions :

- Le niveau de vie;
- Le marché du travail;
- Dynamique démographique.

En date de décembre 2016, l'indice de vitalité économique des territoires de L'Isle-Verte est de -3,16, ce qui la positionne au 742^{ième} rang au Québec (sur 1098), au 41^{ième} rang au Bas-Saint-Laurent (sur 112) et au 8^{ième} rang de la MRC (sur 13).

6.1.2 Scolarité et profession

La population de L'Isle-Verte âgée de 15 ans et plus se répartit comme suit selon le plus haut niveau de scolarité atteint :

	L'Isle-Verte	MRC de Rivière-du-Loup	Bas-Saint-Laurent
Études universitaires :	7,3 %	16,3 %	18,5 %
Études collégiales :	14 %	16,4 %	18,9 %
Formation professionnelle :	30,3 %	21,6 %	26,8 %
Diplôme d'étude secondaire :	16,7 %	21,0 %	15,2 %
Aucun diplôme :	31,2 %	24,7 %	20,8 %

Source : Statistique Canada, Enquête nationale sur les ménages, 2011

²⁰ On ne peut évaluer une progression de l'indice dans le temps pour une municipalité puisque c'est un indice comparatif de l'ensemble des municipalités du Québec annuel. C'est donc la position relative aux autres municipalités qui doit être interprété.

Une très forte proportion de la population de L'Isle-Verte a un diplôme professionnel (près de 9% de plus que pour la MRC) alors que le nombre de diplômés universitaires est deux fois moins important que celui de la MRC. Cette situation s'explique principalement par le type de profession offert sur le territoire de la municipalité. En effet, selon l'enquête nationale sur les ménages de 2011, la population active de L'Isle-Verte âgée de 15 ans et plus se répartit parmi les types de profession suivants :

Gestion :	140	19,5%
Affaires, finance et administration :	115	16,1%
Sciences naturelles et appliquées et domaines apparentés :	15	2,1%
Secteur de la santé :	15	2,1%
Enseignement, droit et services sociaux, communautaires et gouvernementaux :	35	4,9%
Arts, culture, sports et loisirs :	0	
Vente et services :	135	18,9%
Métiers, transport, machinerie et domaines apparentés :	130	18,2%
Ressources naturelles, agriculture et production connexe :	60	8,4%
Fabrication et services d'utilité publique :	60	8,4%
Autres :	10	1,4%
Total :	715	100%

Source : Statistique Canada, Enquête nationale sur les ménages, 2011

Selon cette enquête, nous pouvons donc regrouper les principaux types de profession en trois catégories :

1. la gestion, les affaires, la finance, l'administration : 35,6%;
2. la vente et services : 18,9%;
3. Métiers, transport, machinerie et domaines apparentés (manufacturier) : 18,2 %.

6.1.3 Lieu de travail

La population de L'Isle-Verte âgée de 15 ans et plus se répartit comme suit selon la catégorie de lieu de travail :

	L'Isle-Verte	MRC de Rivière-du-Loup	Bas-Saint-Laurent
À domicile	24,4 %	6,2 %	7,3 %
Sans lieu fixe	7,9 %	7,3 %	8,3 %
Dans un lieu fixe	67,7 %	86,3 %	84,4 %

Source : Statistique Canada, Enquête nationale sur les ménages, 2011

Comme toutes les municipalités à forte prédominance agricole, il va de soi qu'un plus grand nombre de travailleurs a pour lieu de travail le domicile. Toutefois, ce nombre est près de 75% plus important pour la municipalité de L'Isle-Verte par rapport à l'ensemble de la MRC de Rivière-du-Loup. **Cette distinction vient du fait que l'on retrouve à L'Isle-Verte une proportion de 22,9% de travailleurs autonomes.** Pour mettre en perspective

cette information, la proportion de travailleurs autonomes pour la MRC est de 9,6% et de 9,4% pour l'ensemble du Bas-Saint-Laurent. C'est plus de deux fois plus. Il y a là une véritable différenciation avec les autres municipalités de la MRC.

6.1.4 Revenu

Le tableau suivant brosse la répartition des revenus de la population âgée de 15 ans et plus.

	L'Isle-Verte	MRC de Rivière-du-Loup	Bas-Saint-Laurent
Revenu moyen (population)	28 559 \$	32 990 \$	30 868 \$
Revenu médian (population)	23 969 \$	27 465 \$	25 177 \$
Écart entre revenu moyen et revenu médian (population)	4 590 \$	5 525 \$	5 691 \$
Revenu moyen (ménage)	49 767 \$	59 243 \$	55 354 \$
Revenu médian (ménage)	44 264 \$	49 002 \$	45 966 \$
Écart entre revenu moyen et revenu médian (ménage)	5 503 \$	10 241 \$	9 388 \$

Source : Statistique Canada, Enquête nationale sur les ménages, 2011

Le revenu moyen des ménages de L'Isle-Verte s'établit à 49 767\$, ce qui est près de 10 000\$ de moins que pour la MRC (qui inclut L'Isle-Verte) et près de 5 000\$ de moins que la moyenne au Bas-Saint-Laurent. Fait intéressant, 50% des revenus par ménage ont plus de 44 264\$, ce qui est sensiblement similaire au Bas-Saint-Laurent. Par contre, si l'on observe l'écart entre les revenus par ménage à L'Isle-Verte, il est deux fois moins important que pour la MRC ou le Bas-Saint-Laurent. Ceci peut s'expliquer par une plus grande uniformité des revenus des ménages de la municipalité.

6.2 Le logement

Sur l'ensemble du territoire de la municipalité, on y dénombre 563 bâtiments résidentiels. 70% d'entre eux sont implantés dans le périmètre d'urbanisation (PU). D'ailleurs, depuis 2010, on compte l'implantation de 10 nouvelles résidences, tous dans le PU. Bien qu'un nouveau secteur dédié au développement résidentiel soit disponible, seulement 4 d'entre elles s'y sont implantées. Les autres ont comblé des espaces intercalaires disponibles dans les différents secteurs du périmètre d'urbanisation.

La composition des bâtiments résidentiels dans le PU de L'Isle-Verte :

Bungalow	254	2 logements	7
Cottage	94	3 logements	4
Duplex	15	Multilogement	8
Triplex	1	Maison mobile	4
Mixte	2	Autre logement	1

Bungalow : maison unifamiliale de plain-pied (un étage) toutes les parties habitables de la résidence sont situées sur le même étage;

Cottage : maison unifamiliale de deux étages hors sol;

6.2.1 Valeur foncière des résidences

Lorsque l'on étudie la valeur foncière des différentes résidences de la municipalité, on constate que la valeur moyenne s'établit à 93 594\$. La répartition des valeurs des résidences et chalets sur le territoire de la municipalité correspond au tableau ci-dessous :

Moins de 50 000\$	50 000\$ à 99 999\$	100 000\$ à 149 999\$	150 000\$ à 199 999\$	200 000\$ à 249 000\$	250 000\$ et plus	Total
101	280	161	36	11	6	595
17%	47%	27%	6%	2%	1%	100%

Source : Données du rôle d'évaluation de L'Isle-Verte, MRC de Rivière-du-Loup, 2016

Les valeurs des résidences de la municipalité semblent, en partie, symptomatiques du relatif éloignement de la ville de Rivière-du-Loup. En comparant la répartition de ces valeurs, elles sont plus près de la réalité des municipalités non limitrophes à la ville de Rivière-du-Loup. En effet, les municipalités plus éloignées de la ville ont généralement une majorité de résidences en deçà de 100 000\$ alors que c'est le contraire pour celles limitrophes.²¹ Avoir accès rapidement à des commerces et services nombreux et diversifiés est un facteur non négligeable lorsque vient le choix d'un lieu de résidence.

6.2.2 Mode de propriété

Le mode de propriété des ménages privés de L'Isle-Verte :

	L'Isle-Verte	MRC de Rivière-du-Loup	Bas-Saint-Laurent
Propriétaire	86,2 %	66,6 %	70,5 %
locataire	13,8 %	33,4 %	29,5 %

Source : Statistique Canada, Enquête nationale sur les ménages, 2011

Puisque 89 % des habitations du cœur villageois de L'Isle-Verte sont des maisons unifamiliales et que plus de 65 % d'entre elles n'ont qu'un étage (type bungalow, « *split level* », etc.), la capacité d'adaptation à de nouveaux besoins en logement peut présenter certains défis. D'ailleurs, cette situation se retrouve également dans les autres municipalités environnantes. Les personnes désirant d'autres types d'habitation doivent bien souvent quitter vers d'autres centres urbains où l'offre résidentielle est beaucoup plus diversifiée. Par exemple, la ville de Rivière-du-Loup compte plusieurs multilogements, maisons de ville, duplex, triplex, résidences pour personnes âgées, etc.

Le périmètre urbain contient environ une trentaine de terrains vacants ou à lotir pour la construction résidentielle, principalement situées dans deux secteurs. Le secteur ouest du « plateau », en bordure de la rue La Noraye et le secteur de la rue du Verger et des Buissons (situé à l'est de la rivière Verte).

²¹ Le constat est basé sur une analyse comparative avec diverses municipalités de la MRC de Rivière-du-Loup à partir des données du rôle d'évaluation de 2016.

6.3 Les défis démographiques et de logements

À partir de l'état de la situation démographique et du logement, deux défis majeurs peuvent être dégagés pour L'Isle-Verte :

- Attirer de jeunes familles;
- Maintenir en place la population actuelle et vieillissante;
- Parvenir à adapter le stock de logements à la réalité démographique.

6.4 Grandes orientations résidentielles

- Favoriser la disponibilité de logements de qualité qui satisfont tous les ménages;
- Encourager la diversification des types de logement.
- Publiciser le programme d'aide gouvernemental pour l'adaptation de domicile;

6.5 Objectifs d'aménagement

- Assurer le maintien en bon état des immeubles résidentiels;
- Favoriser l'adaptation du stock de logements à la réalité démographique;
- Mettre en place un écoquartier.

CHAPITRE 7 LE COMMERCE

7.1 État de la situation

L'ouverture de ce prolongement d'autoroute va inévitablement entraîner des impacts sur l'économie de la municipalité de L'Isle-Verte.²² On constate déjà l'effet du détournement de la majorité des véhicules hors de la zone urbaine de L'Isle-Verte.

Malgré cette nouvelle préoccupation, on dénote que l'économie de la municipalité souffre des mêmes symptômes que les autres municipalités de petite taille : le phénomène de dévitalisation n'est jamais bien loin. L'intervention de la MRC pour un nouvel espace industriel et commercial s'inscrit également dans l'objectif de soutenir et de diversifier l'économie locale pour davantage d'autonomie.

On retrouve peu de littérature au sujet des impacts sur l'économie qu'entraînerait la venue d'un nouvel équipement routier comme une autoroute. Néanmoins, ce qui est disponible sur le sujet indique la présence d'un impact négatif sur les commerces dont la clientèle repose un tant soit peu sur la mobilité motorisée en transit.

²² <http://www.mta.gouv.gc.ca/infrastructures-transport/p-routiers-100M/bas-st-laurent-gasp-idm/aut20-cacouna-rimouski/Pages/cacouna-trois-pistoles-30km.aspx>

Impact anticipé et réel en termes de chiffre d'affaires²³

Type de commerce	Impact anticipé	Pertes anticipées	Chiffre d'affaires total	Proportion du chiffre d'affaires	Impact réel 1998 à 2005
Biens semi-automatiques	-28,0%	2 303 140 \$	6 472 800 \$	35,6%	-4,5%
Restauration	-20,0%	56 000 \$	280 000 \$	20,0%	-53,8%
Biens automobiles	-12,5%	1 564 400 \$	6 038 000 \$	25,9%	-9,9%

Nous sommes d'avis que nous allons assister, soit au déplacement des commerces autoroutiers existants (liés au transit)²⁴ vers l'espace vacant projeté ou soit ces commerces vont tout simplement fermer.

Quelque temps après l'ouverture du tronçon de 9,8 km de l'autoroute 20 entre Cacouna et la montée des Coteaux à L'Isle-Verte, on a pu constater la fermeture de deux commerces très liés à la mobilité de transit qui étaient auparavant prospères (un restaurant et une station d'essence).

Il n'est pas souhaitable d'envisager la fermeture de ces commerces, car ceux-ci contribuent à la vitalité de la municipalité. À la page suivante, on retrouve la liste des commerces existants dans le périmètre urbain de la municipalité.

²³ Tecslut Inc., Prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville, Étude d'impacts économiques sur les commerces - Année 3, Rapport final, janvier 2008.

²⁴ Poste d'essence, réparation mécanique automobile, casse-croûte, restaurant, etc.

Les différentes catégories de commerce de proximité			
Catégorie des commerces de proximité	Usages détaillés	À L'Isle-Verte	Besoin
Alimentation	Boulangerie	1	
	Dépanneur		X
	Épicerie	1	
	Fruits et légumes	1	
	Poissonnerie	1	
Restauration	Restaurant	2	
	Restaurant avec terrasse (cantine)	1	
Bar-salon	Bar	2	
Culturel et récréatif	Bibliothèque	1	
	Centre communautaire	1	
	Galerie d'art et exposition culturelle	3	
	Lieux récréatifs, terrains de sport	2	
	Maison des Jeunes	1	
École	École primaire	1	
Garderie	Garderie et CPE	4	
Résidences-personne âgée	Logements pour personnes âgées	1	
	Maison retraitée autonome	2	
	Maison retraitée non autonome		X
Services bancaires	Caisse populaire	1	
Soins personnels	Acuponcture/chiropractie		X
	Centre de santé		X
	Clinique médicale	1	
	Pharmacie	1	
	Salon bronzage/massage/esthétique	2	
	Salon de coiffure	3	
Services pour l'auto	Station-service	1	
	Garage de réparation automobile	3	
Centre jardin	Horticulture	1	
Quincaillerie	Quincaillerie sans cour à bois	1	
Vente au détail	Meuble	1	
Camping	Camping		X

Il n'y a pas de commerce de type «dépanneur» sur le territoire de la municipalité et on compte une seule station d'essence. En cas de fermeture, les résidents de la municipalité devront parcourir plus de 10 km afin ravitailler leurs véhicules en essence.

De plus, la municipalité de L'Isle-Verte désire s'orienter davantage vers le développement touristique (agrotourisme) dans le secteur nord de la municipalité (route 132). Le camionnage de transit sera complètement dévié sur l'autoroute 20, ce qui rendra le tronçon routier de la route 132 plus en phase avec une vocation touristique. Par ailleurs, dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Rivière-du-Loup, la route 132 à l'est du village sera

désignée *corridor panoramique régional* (vue sur le fleuve, l'île Verte et les marais maritimes) et deux accès à des *sites publics d'intérêt* sont localisés dans le secteur nord du village (parc de la rivière, ainsi que le quai pour le traversier vers l'île Verte).

La vitalité de L'Isle-Verte n'est plus celle de jadis, mais on y retrouve tout de même une quarantaine d'entreprises commerciales. La situation de ces commerces est relativement stable, malgré les fuites commerciales vers Trois-Pistoles ou vers la ville de Rivière-du-Loup.

La rentabilité de certains commerces étant très dépendante du nombre de clients, le relatif éloignement de la municipalité des grandes concentrations de population et des grands axes de transport demandent beaucoup d'ingéniosité de la part des commerçants afin de maintenir leur entreprise active.

Plusieurs initiatives locales permettent de maintenir cette stabilité, notons celle « **Si c'est L'Isle-Verte, j'achète!** » en 2016.

De façon générale, il n'y a pas de recette miracle pour dynamiser les commerces. Toutefois, le fait de multiplier les initiatives qui invitent au rassemblement des personnes, comme lors de festivals, d'évènements culturels et sportifs, provoque inmanquablement une croissance de l'économie, et plus de créer de la fierté chez les citoyens.

7.2 Réorganisation du centre des affaires

Situé au cœur du périmètre urbain, on retrouve une zone (Voir zone Ar-01 du plan des grandes affectations 2/2²⁵) dédiée spécialement aux affaires. C'est dans cette zone que l'on désire concentrer entre autres : le développement touristique, la vente de produits artisanaux, le marché public et les commerces de proximité.

La partie nord (adjacente à la rue Seigneur-Côté) sera dédiée aux commerces qui ont davantage besoin de stationnement en façade pour soutenir leur chiffre d'affaires. Par exemple, il est normal d'aller faire son marché (épicerie) en voiture (si on prévoit acheter plus de deux sacs d'épicerie), même chose pour des meubles et des vêtements.

Les commerces d'art et les industries artisanales seront spécifiquement autorisés du côté est et sud de cette zone. On retrouvera un stationnement public qui permettra d'interdire le stationnement en bordure de rue sur une partie de la rue Saint-Jean-Baptiste et du Quai pour certaines périodes temps. Cela permettra davantage de vente trottoir pour les commerçants et l'implantation de différentes thématiques ludiques. Cela devrait également accroître la sécurité pour la mobilité non motorisée.

La rue Seigneur-Côté, la rue du Quai, la rue Saint-Jean-Baptiste, la rue La Noraye formeraient une sorte de bouclage d'un périmètre économique avec laquelle, il serait possible d'entremêler l'industrie touristique, commerces de proximité et ateliers d'artiste et industries artisanales.

À contrario, les usages commerces à contrainte seront prohibés, ainsi que l'industrie non artisanale.

²⁵ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/p_urbanisme_pu_janv2017.pdf

7.3 Les travailleurs autonomes

La localisation avantageuse de L'Isle-Verte entre Rivière-du-Loup et Trois-Pistoles (ainsi que de Rimouski) semble avoir attiré un nombre très important de travailleurs autonomes. Près du quart des travailleurs de la municipalité (22,9%) sont des travailleurs autonomes, c'est un facteur économique que l'on ne peut ignorer. Les travailleurs autonomes peuvent œuvrer dans de nombreux domaines : agriculture, mécanique, coiffure, soin esthétique, services professionnels (avocat, informaticien, ingénieur, notaire, comptable, etc.).

Ces travailleurs, bien qu'en réseau grâce à l'Internet, peuvent vivre des situations d'isolement (anxiété, épuisement professionnel, etc.). De plus, ils doivent souvent engager à grands frais des ressources externes pour s'occuper de l'administration entre autres.

Afin de contrer cet isolement, on voit apparaître au Québec de plus en plus des espaces de travail collaboratif (*coworking*). On a qu'à penser à l'initiative *Oboulot* d'Alma ou même plus près d'ici, le projet *Rabaska* qui sera mis en place par la MRC de Témiscouata en collaboration avec la Société d'aide au développement des collectivités (SADC). Divers services seront mis en commun, tel que des aires de travail, Internet haute vitesse, téléphonie, télécopie, salle de conférence, etc. Ce type d'espace de travail collaboratif permet de briser l'isolement et mettre en réseau les travailleurs autonomes.

7.4 Les défis commerciaux

À partir de l'état de la situation commerciale, plusieurs défis peuvent être dégagés pour L'Isle-Verte :

- Éviter l'éparpillement des commerces hors de la zone d'affaires;
- Implanter une véritable activité touristique;
- Maintenir une variété de commerces de proximité;
- Augmenter le nombre d'ateliers d'artiste;
- Favoriser l'implantation d'atelier artisanal;
- Créer des emplois de qualité;
- Soutenir la création d'emplois sur le territoire;
- Soutenir les travailleurs autonomes;
- Assurer une meilleure fluidité de la circulation motorisée;
- Augmenter l'offre de stationnement hors rue;

7.5 Grandes orientations commerciales

- Faciliter les liens entre les employeurs et le bassin de main-d'œuvre disponible;
- Faciliter le réseautage des travailleurs autonomes;
- Soutenir la conversion de la route 132 pour la mobilité non motorisée;
- Soutenir des mesures d'adaptation pour convertir des bâtiments pour de nouveaux espaces commerciaux;
- Soutenir les initiatives pour favoriser les commerces de proximité;

- Favoriser les initiatives promotionnelles (fête au village, vente trottoir, etc.);
- Accompagner les initiatives d'autonomie alimentaire;

7.6 Objectifs d'aménagement

- Mettre en place des espaces partagés pour les travailleurs autonomes;
- Autoriser les usages commerciaux additionnels à l'habitation dans la zone d'affaires;
- Mettre en place un marché public;
- Utiliser l'affichage commercial pour mettre en place une image de marque;
- Mettre en place une signalisation touristique;
- Autoriser les usages additionnels : atelier d'artiste et atelier artisanal à l'usage résidentiel;
- Mettre en place un nouveau stationnement hors rue.

CHAPITRE 8 L'INDUSTRIE

8.1 État de la situation

Sur le territoire de la municipalité, on retrouve 3 principales industries pourvoyant de nombreux emplois :

Industries	Nombre d'emplois
Xmétal	60
Xmétal Target	15
April Superflo (incluant Verco international)	42
Filature de L'Isle-Verte (1998) Ltée	22
Chéné-Sasseville Inc.	7
Tourbière Ouellet et fils Inc.	12

Source : Liste des entreprises et organismes, CLD de la région de Rivière-du-Loup, septembre 2016.

Les deux principales industries de la municipalité accaparent les deux zones industrielles de grande superficie. Les terrains actuellement vacants adjacents aux installations existantes sont déjà réservés par ces industries pour leur développement futur. Ce manque d'espaces à vocation industrielle est un frein pour l'établissement de nouvelles entreprises.

D'ailleurs, cette situation peut avoir contribué à ce qu'il y ait plusieurs industries disséminées ici et là; ce qui entraîne parfois des conflits d'usages. Tant que la municipalité de L'Isle-Verte ne disposera pas d'une nouvelle zone industrielle capable d'accueillir de nouveaux usages industriels et relocaliser certaines d'entre elles, la situation ne pourra que s'aggraver. À cet effet, la MRC de Rivière-du-Loup désire compléter une modification du schéma d'aménagement pour créer un nouvel espace industriel.

8.2 Un nouveau parc industriel

En général, il faut prendre en compte certains éléments pour le développement industriel :

- Cohabitation avec les usages résidentiels;
- Gestion des eaux usées;
- Quantité et qualité de l'eau potable (pression);
- L'utilisation de plusieurs modes de transport pour les marchandises;
- L'accessibilité à une puissance électrique de 550kv;
- L'accès à une main-d'œuvre qualifiée;
- L'accès à des locaux pour du démarrage d'entreprise;
- Le camionnage (bruit, poussière, vibration, etc.);
- Sécurité des personnes et des biens;
- La protection incendie

Ce nouvel espace industriel serait localisé à l'ouest de la rue Notre-Dame, derrière les résidences et au sud de la voie ferrée. La municipalité se portera acquéreur du terrain afin de faciliter l'implantation de nouvelles entreprises, ou encore, afin de permettre à des entreprises existantes de se relocaliser en fonction de l'autoroute 20.

L'emplacement du futur parc industriel a été choisi en fonction de profiter au maximum de l'opportunité qu'offre le chemin de fer et la proximité de l'autoroute, tout en évitant aux camions de gravir l'escarpement. Une bande tampon boisée derrière les résidences est prévue pour atténuer les inconvénients. On pourra alors concentrer les activités industrielles dans un seul endroit et ainsi, libérer le nord du périmètre urbain pour mettre en place une industrie touristique.

S'il y a une extension future du secteur industriel, elle devrait se faire nécessairement du côté ouest, puisque l'impact sur l'agriculture est réduit. Les terres adjacentes à l'ouest sont en friche depuis de nombreuses années.

À proximité, on y retrouve les services publics suivants :

- Le réseau d'aqueduc est déjà implanté en bordure du futur site;
- Le réseau d'égout n'est pas immédiatement disponible, mais il serait possible de le prolonger jusqu'au site sans trop d'effort monétaire;
- La puissance du courant électrique à proximité convient à l'industrie (550 volts);

8.3 Les défis industriels

À partir de l'état de la situation industrielle, plusieurs défis peuvent être dégagés pour L'Isle-Verte :

- Assurer un équilibre entre le développement industriel et la protection de l'environnement
- Assurer la cohabitation harmonieuse avec les autres usages à proximité;
- Offrir des emplacements de qualité afin d'attirer de nouvelles industries;
- Assurer la sécurité et la santé de la population à proximité des industries;
- Dompter le phénomène de dévitalisation;
- Attirer de nouveaux investissements.

8.4 Grandes orientations industrielles

- Encourager la relocalisation dans le futur parc industriel des entreprises produisant des nuisances sur le voisinage;
- Favoriser la relocalisation vers le futur parc industriel les entreprises industrielles qui sont situées au nord du périmètre d'urbanisation.
- Encourager les initiatives de développement industriel;
- Accompagner les promoteurs.

8.5 Objectifs d'aménagement

- Réserver un espace pour l'implantation d'un incubateur d'entreprises dans le futur parc industriel;
- Mettre en place les services municipaux dans le futur parc industriel.

CHAPITRE 9 L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE

Au Québec, le fait d'appuyer davantage sur le tourisme comme moteur de développement économique n'est pas une nouveauté. Dans les années soixante-dix, il y avait un discours sur les disparités économiques régionales. Le tourisme était vu comme un rempart à la dévitalisation des régions excentrées. Ces préoccupations semblent revenir en force aujourd'hui, mais sous un angle plus ou moins nouveau.

9.1 L'histoire du tourisme au Québec

Le phénomène touristique, plus précisément la villégiature au Québec, est apparu à la fin du XVIII^e siècle, principalement dans la région du Bas-Saint-Laurent.²⁶ La notoriété des stations touristiques du Bas-Saint-Laurent autour de 1850 fait de cette région « LA » zone touristique par excellence de l'est de l'Amérique du Nord britannique.

L'originalité profonde d'un produit touristique réside dans le fait que ce ne sont pas des marchandises, mais des hommes qui se déplacent. C'est le consommateur qui vient à la rencontre du produit afin d'en utiliser sur place les différentes composantes, tant naturelles (les paysages, le climat) que matérielles (équipements et services) et humaines (sociétés et civilisations, attraits historiques et socioculturels).²⁷

On peut donc réduire l'équation du tourisme aux éléments suivants : un site ou une région emblématique et une ou des façons d'y accéder (un moyen de transport). On pourrait également rajouter une capacité d'accéder à de l'hébergement sur les sites ou dans la région visitée. Pour l'essentiel, la consommation d'un produit touristique réside dans la capacité du voyageur à payer pour le mode de transport et la durée du séjour.

Les phénomènes touristiques se présentent sous trois phases distinctes au Québec en termes de succession de différents types de touristes au travers le temps : la grande bourgeoisie, la bourgeoisie commerçante et le tourisme de masse. Probablement que le Québec est entré de plein fouet dans une quatrième phase que l'on pourrait appeler le « tourisme durable ».

²⁶ Serge Gagnon, *Le tourisme et la villégiature au Québec : une étude de géographie régionale structurale*, Thèse de doctorat, Université Laval, 2001, p. 87.

²⁷ Ibid., p. 4

- Première phase

Il s'agit de la découverte par des touristes fortunés de sites remarquables. On assiste à la construction d'hôtels de classe internationale. Cette période a duré plus de 100 ans. On retrouve les établissements comme : l'Hôtel Tadoussac (1865), le Manoir Richelieu (1899). Les bateaux à vapeur sillonnent le Saint-Laurent à partir de 1809, le train relie La Malbaie en 1919. Il s'agit d'un tourisme distinctif, club privé, haute bourgeoisie;

- Deuxième phase

Suivi de près par la construction d'hôtels bourgeois comme le St. Lawrence Hall de Cacouna (1863). C'est l'avènement du chemin de fer du Grand Tronc jusqu'à Rivière-du-Loup en 1860. Il s'agit du tourisme à la mode (*fashionable*);

Les sites de villégiature, ainsi que les domaines privés de chasse et de pêche, installés durant cette période donnaient suite à une saisie esthétique des formes du monde naturel qui en l'occurrence anticipait l'idéal romantique qui allait perdurer jusqu'au milieu du XX^e siècle.²⁸

Au XIX^e siècle, la littérature abonde d'histoire sur « les belles vacances en pays pittoresque », une nouveauté de l'époque, qui constitue un des thèmes favoris des artistes et des écrivains. Les gens de plume satisfont une large clientèle de lecteurs désireux de vivre aventures et voyages en imagination. Les revues et les journaux suivent chaque été la vie bourgeoise dans les lieux de villégiature donnant nouvelles et potins.²⁹

À la fin du XIX^e siècle, les sites touristiques sont pratiquement monopolisés par l'acteur bourgeois qui contrôle : la villégiature *fashionable* (Kamouraska, Charlevoix, Bas-Saint-Laurent en général, Saguenay, Lac-Saint-Jean, Cantons-de-l'Est, Outaouais).

- Troisième phase

Le XX^e siècle s'ouvre sur la perte de la valeur initiale des sites de villégiature de l'époque antérieure au profit de nouvelles destinations. C'est l'avènement du tourisme des classes moyennes et de masse, un touriste itinérant. Sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup, on assiste à la mise en place : du Château Hôtel Granville (1898), l'auberge du Portage (1930), l'Hôtel Saint-Louis Inn (1932), l'Auberge de la Pointe (1957), l'Hôtel Lévesque (1963), l'Hôtel universel (1973). C'est l'ouverture de l'autoroute 20 jusqu'à Cacouna en 1973.

Le tourisme devient une affaire d'État en 1926 avec la publication d'un premier guide touristique.³⁰ L'état intensifiera sa main mise avec le Gouvernement de Duplessis en 1936. L'aménagement des sites touristiques à cette époque, qu'on

²⁸ Ibid., p. 92

²⁹ Ibid., p. 93

³⁰ Ibid., p. 163

les sites ou non authentiques, sont le résultat combiné de **l'élaboration d'un discours sur l'identité nationale**. Certains sites qui ont été « instrumentalisés » de la sorte au bénéfice de l'État et des touristes (comme le rocher percé). C'est l'avènement, entre autres, des haltes touristiques parrainées par le ministère de la Voirie (du Transport, à partir de 1973).

- Quatrième phase

Le XXI^e siècle s'ouvre sur le tourisme durable. On recherche les lieux patrimoniaux, l'aventure, le luxe en des lieux hors du commun. Le tourisme « durable » magnifie également la nature, l'observation de la faune et création de réseaux cyclables, piétonniers, mais il accorde une attention significative à la valorisation d'une nature davantage appréciée pour ses processus écosystémiques et l'émotion qu'elle provoque, ainsi qu'aux lieux de mémoire et de culture.³¹

En 2003, a eu lieu au Québec un symposium ayant pour thème : pour un tourisme durable, ensemble vers l'avenir.³²

À partir de la troisième phase, le tourisme de masse va faire prendre conscience à l'État que l'objet de ce tourisme est rural, il est la ruralité même, au sens où il n'y a pas nécessité d'une « urbanisation » des positions. On peut s'inquiéter, à cette occasion, de la disparition des traditions, de la dilapidation de patrimoines architecturaux et ethnologiques. C'est dans les années soixante que l'on situe cette prise de conscience. L'État lance un grand chantier d'inventaires architecturaux et multiplie les enquêtes ethnologiques et folkloriques.³³

Pour l'étranger, le Québec représente un paysage humain bien particulier. La langue, certains vestiges de l'ancienne architecture, la toponymie et quelques survivances des anciens genres de vie rurale composent, pour le touriste qui n'est pas du Québec, une atmosphère qui le distrait de l'ambiance à laquelle il est habitué. Même pour le Québécois des villes, l'attraction d'un certain dépaysement n'est pas sans valeur.³⁴

La consécration des attributs de la ruralité à partir du réseau routier, dont le pittoresque est reconnu depuis le dernier quart du XIX^e siècle, relève d'une recherche identitaire. En ce sens, les initiatives promotionnelles de l'État, qui ont pris le relais des démarches d'inventaires architecturaux et ethnohistoriques, ont renforcé le contrôle de la mobilité des populations hôtes (les circuits touristiques). Il acquiert toutefois un contenu inédit avec la mise en tourisme des terroirs du Québec. Ce faisant, on transforma en produit touristique : un genre de vie, et en figurants : ses acteurs. En 1944, l'Office du tourisme de l'époque a lancé le tout premier concours d'architecture canadienne-française, dont le but était l'imposition de modèles conformes aux « canons » d'une culture « rurale canadienne-française ». ³⁵

Au cours des années soixante, l'État multiplie les interventions : mise au point d'inventaires

³¹ Ibid., p. 223

³² <http://www.tourisme.gouv.qc.ca/activites/symposium-developpement-durable/fr/symposium.html>

³³ Ibid., p. 177

³⁴ Ibid., p. 177

³⁵ Ibid., p. 179

et de plans de développement, création de parcs, consolidation du réseau routier aux marges de l'écoumène, ouverture de nombreux territoires publics à la villégiature.³⁶

Le tourisme a finalement trouvé sa légitimité dans un discours qui prône le développement des collectivités locales. Sur la base de la raison économique d'éliminer les « disparités » entre les régions et la découverte d'une identité « québécoise ».

En 1979, le Québec comptait 18 régions touristiques. Aujourd'hui, on en compte 22, toutes en compétition les unes avec les autres.

Aujourd'hui, les diverses manifestations du tourisme se partagent et se disputent les ressources ainsi que les territoires aménagés en stations, pôles, corridors, circuits et routes. Les contenus sont spécialisés : tourisme de plein air, culturel, social, urbain, d'agrément, d'affaires, religieuse, industriel, gastronomique, vert, écotourisme, tourisme autochtone et d'aventure, agrotourisme, cyclotourisme, etc.³⁷

On notera que sous la recherche du paysage emblématique subsiste une réaffirmation des valeurs profondes en certaines positions identitaires. Cette recherche de « l'authentique » fait face aux ambivalences des requêtes de conservation du patrimoine. Dans les pratiques urbanistiques d'aujourd'hui, on remarque qu'il y a une ambiguïté entre l'idée de conserver un paysage rural qui évoque un mouvement identitaire d'une autre époque et le relativisme culturel qui supporte la mondialisation des échanges économiques. Le Québec semble être davantage du côté identitaire, comme le démontre le mouvement pour la conservation des plus beaux villages du Québec qui s'inscrit dans cette perspective patrimoniale.

On retrouve également à ce chapitre la **Route des Navigateurs**. En 1998, le ministère du Tourisme de l'époque lance le programme de signalisation des routes et des circuits touristiques.³⁸ La route des Navigateurs épouse principalement le tracé de la route 132 sur une distance de 470 kilomètres et traverse plusieurs régions touristiques, dont le Bas-Saint-Laurent. Elle invite le voyageur à explorer les nombreuses escales historiques, culturelles et maritimes. Les points d'intérêts sont identifiés par des panneaux facilement reconnaissables (voir figure 4). On met l'accent sur les paysages emblématiques et sur l'histoire du Québec maritime.



Figure 4

L'engouement pour la préservation de la ruralité est un autre volet de ce tourisme que l'on nomme aujourd'hui « durable ». Il s'exprime également dans la pratique de l'agrotourisme.³⁹

9.1.1 Un retour aux sources : le tourisme durable ou écotourisme

L'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) définit le tourisme durable ou responsable comme : un tourisme qui tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux

³⁶ Ibid., p. 206

³⁷ Ibid., p. 216

³⁸ <http://id.erudit.org/iderudit/15580ac>

³⁹ Ibid., p. 226

et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des professionnels, de l'environnement et des communautés d'accueil.⁴⁰

Le tourisme durable doit :

- exploiter de façon optimum les ressources de l'environnement qui constituent un élément clé de la mise en valeur touristique, en préservant les processus écologiques essentiels et en aidant à sauvegarder les ressources naturelles et la biodiversité;
- respecter l'authenticité socioculturelle des communautés d'accueil, conserver leurs valeurs traditionnelles et contribuer à l'entente et à la tolérance interculturelle;
- assurer une activité économique viable sur le long terme offrant à toutes les parties prenantes des avantages socioéconomiques équitables répartis, notamment des emplois stables, des possibilités de bénéfices et des services sociaux pour les communautés d'accueil, et contribuant à la réduction de la pauvreté.

L'écotourisme et le tourisme de nature sont en en voie de devenir une réponse aux voyageurs préoccupés de l'avenir de l'environnement et des peuples de la planète.⁴¹

En 2003, le gouvernement avait publié un document d'orientations sur le tourisme durable.⁴² Il contenait certains principes directeurs :

- Conservation, utilisation et gestion durable du patrimoine naturel;
- Valorisation du patrimoine culturel et des cultures locales;
- Respect et implication des communautés hôtes;
- Adoption de pratiques durables par les exploitants du secteur;
- Marketing réaliste et responsable et sensibilisation des clientèles;
- Adaptation aux exigences d'un marché fortement concurrentiel;

Depuis la publication sur « l'Écotourisme et tourisme de nature au Québec, orientations et plan d'action 2003-2008 », le gouvernement n'a plus rien publié sur ce genre de tourisme. Il faut croire que la crise économique de 2008 a sonné le glas pour ce genre de développement économique. Toutefois, il serait plus sage de chercher l'explication dans le désengagement de l'État dans le développement touristique et dans le concept de développement durable. Toute la littérature sur le sujet pointe plutôt sur ce genre de tourisme comme la tendance pour les prochaines années.

9.1.2 Classification des établissements d'hébergement touristique au Québec

La Loi prescrit dix catégories d'établissements d'hébergement touristique au Québec.⁴³ Le cadre juridique définit un établissement d'hébergement touristique comme : tout établissement dans lequel au moins une unité d'hébergement est offerte en location contre rémunération, pour une période n'excédant pas 31 jours, à des touristes sur une

⁴⁰ <http://sdt.unwto.org/fr/content/definition>

⁴¹ <http://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/etudes/eco.html>

⁴² <http://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/planeco.pdf>

⁴³ Article 7 du Règlement sur les établissements d'hébergement touristique (E-14.2, r. 1).

base régulière lors d'une même année civile et dont la disponibilité de l'unité est rendue publique.⁴⁴ Au-delà des catégories d'établissement, on retrouve la classification selon la qualité des services offerts.

La classification des établissements d'hébergement touristique au Québec est confiée à la Corporation de l'industrie touristique du Québec (CITQ).⁴⁵ Il s'agit d'un atout certain pour la mise en marché d'un produit touristique.

La classification repose sur une centaine de critères rigoureux et objectifs :

- la qualité des installations (chambres, salles de bains, aires communes, extérieur, etc.);
- leur état de conservation et d'entretien;
- leur niveau de propreté;
- les services offerts ;
- certaines mesures de tourisme durable.

Plus la classification est élevée, plus l'établissement gagne en prestige. Par exemple, pour les établissements hôteliers, on retrouve les établissements qui offrent de l'hébergement dans des chambres, des suites ou des appartements meublés dotés d'une cuisinette, ainsi que des services hôteliers tels une réception et un service quotidien d'entretien ménager. La classification s'échelonne sur une échelle de 0 à 5 étoiles avec des surclassifications.⁴⁶

Classification de l'hébergement touristique

0 étoile	Établissement hôtelier dont l'aménagement respecte les normes minimales de classification.
1 étoile	Établissement hôtelier au confort élémentaire, dont l'aménagement et les services sont conformes aux normes de qualité.
1 étoile de qualité Supérieur	Établissement hôtelier possédant des éléments qualitatifs supérieurs au niveau de classement 1 étoile.
2 étoiles	Établissement hôtelier de bon confort, doté d'un aménagement de bonne qualité, qui fournit quelques services et commodités.
2 étoiles Supérieur	Établissement hôtelier possédant des éléments qualitatifs supérieurs au niveau de classement 2 étoiles.
3 étoiles	Établissement hôtelier très confortable doté d'un aménagement d'une qualité appréciable et qui offre plusieurs services et commodités.
3 étoiles de qualité Supérieur	Établissement hôtelier possédant des éléments qualitatifs supérieurs au niveau de classement 3 étoiles.
4 étoiles	Établissement hôtelier de confort supérieur doté d'un aménagement d'une qualité remarquable et qui offre un éventail de services et de commodités.
4 étoiles de qualité Supérieur	Établissement hôtelier possédant des éléments qualitatifs supérieurs au niveau de classement 4 étoiles.
5 étoiles	Établissement hôtelier de confort exceptionnel doté d'un aménagement haut de gamme et qui offre une multitude de services et de commodités.

9.2 Les tendances et enjeux des activités touristiques

Les enjeux de santé publique, notamment liés au stress, aux maladies chroniques, au vieillissement de la population (...) font émerger de nouveaux modes de vie. De

⁴⁴ Ibid. article 1.

⁴⁵ <http://cita.qc.ca/fr/index.php>

⁴⁶ <http://www.tourisme.gouv.qc.ca/programmes-services/hebergement/classification/hotels.html>

nombreuses personnes priorisent leur santé en intégrant de saines habitudes (alimentation, exercice, repos).⁴⁷ Cette quête permanente du mieux-être se traduit par le maintien de ces habitudes et aussi par l'envie de vivre des expériences riches, uniques, inédites et significatives. Au lieu de revenir épuisé de vacances, on cherche davantage à être revigoré.

9.2.1 Sept grandes tendances

1. Rapprochement avec la nature;
2. Alimentation saine;
3. Inspiration ancestrale;
4. Tourisme spirituel et retraite;
5. Soins et traitements plus avancés;
6. De l'aventure à la détente;
7. Festivals et événements

Selon la Chaire de tourisme Transat ESG UQAM, le plus grand enjeu du tourisme jusqu'à l'horizon 2020 sera **le passage de la mobilité à l'omniprésence**. Avec un taux sans cesse grandissant de possession et d'utilisation d'appareil mobile intelligent, le consommateur est en ligne de façon continue. Il consulte son appareil à tout moment pour des besoins bien spécifiques. Les jeunes générations ne s'en passent plus; d'où le phénomène du FOLO (Fear Of Living Offline = peur de vivre hors-ligne). La technologie permet de se projeter dans la destination, mais aussi d'être partout et nulle part à la fois. L'intérêt pour les applications mobiles atteint une certaine limite.⁴⁸

Toutes les destinations touristiques se doivent d'être présentes sur le web et cette présence doit être accessible sur un téléphone « intelligent ».

Un autre enjeu découle des développements technologiques qui amplifient les capacités de **personnalisation d'une expérience touristique**. Ils permettent de mieux gérer la relation client grâce à une meilleure connaissance de son profil et de ses besoins.⁴⁹ Mais encore faut-il maîtriser cette nouvelle connaissance.

L'expérience est au cœur du tourisme de demain. On ne consomme plus pour « avoir », mais pour « être »; on préfère profiter des biens plutôt que de les posséder. **De plus en plus habitué à de super expériences, le voyageur s'attendra à encore plus d'émotions où tous les sens seront stimulés**. L'entreprise doit donc faire vivre aux consommateurs des expériences porteuses de sens et d'émotions afin qu'ils engagent une relation durable avec elle.

Les voyageurs veulent des expériences riches, uniques, inédites, mais aussi **qui donnent un sens au voyage**. Le bien-être, les bonnes habitudes alimentaires, l'activité physique, la méditation et le repos sont valorisés plus que jamais en voyage. Rentabiliser son expérience par l'amélioration de soi!

⁴⁷ <http://veilletourisme.ca/2016/09/14/le-tourisme-de-bien-etre-en-7-tendances/>

⁴⁸ <http://veilletourisme.ca/2016/01/21/tendances-2020-mobilite-omnipresente-et-apogee-de-la-personnalisation/>

⁴⁹ Ibid.

Les grandes métropoles, mais aussi les villes de taille moyenne et les petites municipalités dynamiques sont appelées à monter en popularité. **La vivacité culturelle**, les quartiers branchés et multiculturels, **le magasinage, les expériences culinaires, le design urbain, les icônes, l'art et le patrimoine attirent.**

L'évolution rapide du tourisme depuis les 60 dernières années ne s'est pas faite sans heurt. Pour contrer les effets pervers d'ordre économique, environnemental ou social, des destinations tentent de restreindre, d'adapter, d'ajuster, de **réguler le tourisme par un développement plus durable**. Les changements climatiques amplifient ces effets indésirables et incitent même certaines destinations à refuser le tourisme.⁵⁰ Les nouvelles pratiques en matière de gestion impliquent désormais le client dans le processus de création, que ce soit en le consultant pour mettre sur pied de nouveaux produits, pour en faire l'essai ou encore pour le publiciser. C'est le client qui développe et oriente l'établissement touristique. Il n'est pas au centre de l'entreprise, il participe à l'amélioration continue de l'entreprise.

9.2.2 Les principaux défis reliés à l'activité touristique en général

- Une couverture réseau téléphonique portable sans faille et un débit WEB à haute vitesse;
- Saisir les opportunités offertes par le phénomène d'omniprésence sur le WEB;
- Comprendre et traiter l'information que renferme le WEB (big data) pour offrir une touche personnalisée à chaque touriste;
- Saisir quel genre de valeur ajoutée peut-on apporter à l'expérience touristique pour susciter davantage d'émotions;
- Passer d'une industrie touristique axée sur la consommation à une industrie touristique axée sur le développement de la personne;
- Connaître les nouveaux segments de marché;

9.3 État de la situation de l'activité touristique à L'Isle-Verte

La Municipalité de L'Isle-Verte présente un fort potentiel pour le tourisme durable, et ce, sur plusieurs aspects.

9.3.1 Circuits sur le patrimoine bâti

Un circuit du patrimoine accessible à pied existe depuis plusieurs années et comprend 19 sites historiques dont trois sont classés « monuments historiques » par le gouvernement du Québec et deux sont classés par le gouvernement canadien comme « lieux historiques nationaux ».

Pour chaque site une table de lecture est installée et présente l'information historique du lieu ou du bâtiment. Un guide papier complète également les informations concernant les sites du circuit. Le guide est actuellement en mise à jour autant au niveau du contenu que du design et sera bientôt réimprimé. Le point de départ du circuit se situe au parc municipal, près de la rivière Verte. Certains sites sont ouverts au public.

Une douzaine de biens localisés à L'Isle-Verte sont inscrits au Répertoire du patrimoine

⁵⁰ <http://veilletourisme.ca/2016/01/21/tendances-2020-nouvelles-saturations-du-tourisme-et-cocreation/>

culturel du Québec (RPCQ). Ce sont les édifices classés monument historique ou faisant partie d'un site du patrimoine. Ils sont présentés ci-après. Deux des édifices classés sont également reconnus comme lieu historique national du Canada : l'édifice de la Cour-de-Circuit de L'Isle-Verte et la maison Louis-Bertrand.

Étant donné la richesse du patrimoine bâti de L'Isle-Verte, le lecteur pourra se référer au chapitre 12 Les biens patrimoniaux.

9.3.2 Circuit sur le patrimoine naturel

L'Isle-Verte compte parmi ses attraits la Réserve nationale de faune de la Baie de L'Isle-Verte. Elle est constituée de vastes étendues de marais, est située sur la rive sud de l'estuaire moyen du fleuve Saint-Laurent. Ce territoire de 406 hectares (ha) s'étend sur une bande riveraine de quelque 20 km le long du Saint-Laurent. Le lecteur pourra se référer au chapitre 15 Les milieux naturels.

À partir du quai qui donne accès à l'Île Verte, on retrouve un sentier d'interprétation de la faune et la flore, ainsi que plusieurs panneaux qui nous informe de l'histoire de la région.

On retrouve également en bordure de la route 132 à environ un kilomètre de la route du Quai, la Maison Girard. Il s'agit du poste d'accueil de la Réserve nationale de la faune de la Baie de L'Isle-Verte. En ces lieux, on présente des expositions sur les marais salés, les milieux humides, les tourbières, la sauvagine et autres oiseaux qui fréquentent ces habitats.

Il existe des sentiers qui longent les battures du fleuve Saint-Laurent, ainsi que ses marais salés abritant une flore et une faune diversifiée. Ce territoire est protégé et administré par le Service canadien de la faune. Il fait partie d'un réseau de huit réserves naturelles de faune au Québec. La Réserve nationale de Faune de la baie de L'Isle-Verte est intégrée au parc côtier Kiskotuk depuis 2012, date à laquelle celui-ci fut officiellement créé.

Entre le site d'interprétation du quai (qui donne accès à l'Île Verte) et la Maison Girard, il y a deux kilomètres. Malheureusement, aucun lien piétonnier n'est disponible.

9.3.3 Parc côtier Kiskotuk

Le mot Kiskotuk signifie en langue autochtone malécite « terre dénudée à marée basse ». D'ailleurs la nation malécite est associée au développement du parc. Il s'agit d'un parc de type « régional » habité qui comprend plusieurs secteurs le long du littoral du fleuve Saint-Laurent de Cacouna à L'Isle-Verte. Il renferme le site ornithologique du marais de Gros-Cacouna. Ce marais est l'un des dix meilleurs sites comme lieu d'élevage pour le Canard noir au Québec et est inclus dans la liste des 162 sites ornithologiques québécois classés «Zone importante pour la conservation des oiseaux en Amérique du Nord (ZICO)» de statut d'importance mondiale.

Dans le Parc côtier Kiskotuk, on retrouve quatre secteurs de découvertes. Ils sont accessibles depuis la route 132, dont trois se retrouvent sur le territoire de L'Isle-Verte : des Passereaux, des Roitelets et du quai de L'Isle-Verte.

9.3.4 Autres attraits touristiques

En plus de son riche patrimoine bâti et naturel, la municipalité de L'Isle-Verte offre une multitude d'autres attraits via ses commerces, ses artistes et artisans. On y retrouve, entre autres : une savonnerie et une papeterie artisanale, une galerie d'art, un musée dédié à Blanche Lamontagne, la filature de L'Isle-Verte, le Jardin L'Échinacée, le Marché des 3 Fumoirs, la Maison du Pain, le Potager Côte d'Or, etc.

Pêche blanche

À l'embouchure de la rivière Verte, lors de la saison hivernale, on pratique la pêche à l'éperlan arc-en-ciel. Lorsque les conditions de la glace le permettent (entre la mi-décembre et la mi-février), une cinquantaine de cabanes de pêche s'alignent à sur la rivière Verte.

Halte routière et utilités pour les véhicules récréatifs

La Municipalité de L'Isle-Verte possède également sur son territoire une halte municipale, près du parc de la rivière Verte, agrémenté d'un kiosque d'information touristique. Ce dernier est administré par la Corporation de développement économique (CDET) de L'Isle-Verte et est ouvert de la fête de la Saint-Jean-Baptiste à la fête du Travail.

Par l'entremise de deux préposés à l'accueil, le kiosque fournit de l'information touristique (essentiellement locale) aux visiteurs. En 2016, c'est un minimum de 723 actes d'informations qui ont été réalisés au kiosque.

Le parc de la rivière Verte est très apprécié par les visiteurs qui s'arrêtent pour faire une pause. On retrouve en plus d'une toilette publique, un équipement pour effectuer la vidange du réservoir septique des véhicules récréatifs.

9.3.5 Hébergement

La municipalité compte actuellement une capacité d'accueil d'environ 24 unités d'hébergement. Ce manque de place d'hébergement créé un problème pour soutenir l'ensemble des intervenants de l'industrie touristique. La diversité de l'hébergement pose problème également. On retrouve un motel (classé 1 étoile), trois gîtes et deux maisons en location.

On décèle une réelle opportunité de développement de l'industrie touristique, mais elle sera inévitablement freinée par le manque d'offre d'hébergement. D'autant plus, si l'on prend en compte le nombre important de personnes qui n'ont pas pu se rendre sur l'île Verte, faute de place sur le traversier.

Hébergement

Restaurant Motel Barillet	75, rue du Seigneur-Côté
Gîte de la Grande Ourse	6, Rue Du Verger
Gîte Le Diplomate	489A, route 132 est
La maison de la montagne	211, chemin de la Montagne
La maison de Sarto	17 rue Talbot

9.3.6 Les enjeux de l'activité touristique à L'Isle-Verte

- Offrir une offre touristique distinctive;
- Convertir les bâtiments existants pour l'industrie touristique;
- Relocaliser les commerces de proximité incompatible situés sur les axes de développement touristique;
- Passer d'une industrie touristique axée sur la consommation à une industrie touristique axée sur le développement de la personne;
- Favoriser et sécuriser les déplacements piétonniers;
- Offrir des bornes de recharge pour les autos électriques;

9.3.7 Les défis de l'activité touristique

- Un nombre de places d'hébergement adéquat et diversifié;
- Une diffusion de l'information touristique étendue et accessible sur un téléphone portable;
- Capturer un large pourcentage des visiteurs en transit vers l'île Verte;
- Maintenir et mettre en valeur le patrimoine bâti et naturel;
- Une offre touristique en fonction des principes sous-jacents au tourisme durable;
- Une mobilité non motorisée sur la rue Seigneur Côté;
- Offrir des bornes de recharge pour autos électriques;
- Saisir l'opportunité de mieux connaître les touristes qui se dirigent vers l'île verte.

9.3.8 Grandes orientations en tourisme

- Favoriser l'implantation de nouveaux lieux d'hébergements;
- Améliorer et bonifier les infrastructures touristiques existantes;
- Accompagner les initiatives pour de nouvelles infrastructures touristiques;
- Favoriser la mobilité non motorisée;
- Développer la route des fumoirs;
- Promouvoir la route du saule;
- Favoriser la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation;

9.3.9 Objectifs d'aménagement

- Augmenter de 30% le nombre de visiteurs au kiosque d'information (sur 3 ans);
- Augmenter de 50% le nombre de places d'hébergement (sur 3 ans);
- Diversifier le type d'hébergement;
- Aménager l'espace du quai pour qu'il soit plus attrayant;
- Aménager un lien cyclable et piétonnier entre l'espace du quai et la rue Saint-Jean-Baptiste (axe de la rue du Quai);
- Autoriser l'implantation d'un camping;
- Rénover le kiosque d'information touristique;
- Implanter un affichage touristique sur l'autoroute 20 et sur la route 132;
- Uniformiser la signalisation touristique;
- Relier entre eux les principaux sites d'intérêts touristiques par des liens piétonniers (non motorisés).

CHAPITRE 10 LE MILIEU AGRICOLE

10.1 État de la situation

Véritable moteur de l'économie isle-verteoise, les milieux agricoles regroupent 43 entreprises et font travailler de nombreux citoyens de la municipalité. La zone agricole décrétée par la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) inclut 12 820 hectares, ce qui représente plus de 98,7 % du territoire de la municipalité. Le territoire agricole de L'Isle-Verte est l'un des plus dynamiques de la MRC, car on y retrouve que 540 hectares, localisé au sud-est de la municipalité que l'on peut considérer plutôt agroforestier. Selon le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ), c'est plus de 8 042 hectares qui sont actuellement exploités (entreprises agricoles enregistrées au MAPAQ). Cette donnée place L'Isle-Verte au premier rang des municipalités de la MRC pour les superficies cultivées et au deuxième rang de la MRC pour le dynamisme agricole.

Une étude commandée par le MAPAQ⁵¹ (2015) a répertorié et caractérisé les terres agricoles dévalorisées. On entend par « terres agricoles dévalorisées », les parcelles où les activités agricoles ont cessé, que ce soit depuis seulement un an ou depuis plus de douze ans sur l'ensemble du territoire de la MRC de Rivière-du-Loup. Ces terres, représentant 85,8 hectares à L'Isle-Verte. Elles ne sont pas reboisées et elles peuvent même présenter un bon potentiel agronomique pour près de 84% d'entre elles. En effet, elles sont principalement constituées d'herbes basses ou hautes, ce qui signifie qu'une remise en culture ne poserait normalement pas de problèmes.⁵²

Le problème est donc d'assurer l'exploitation de ces terres avant que les boisés reprennent leur place. Le problème n'est pas unique à L'Isle-Verte. De nombreuses initiatives émergentes depuis plusieurs années. Elles visent à protéger ce potentiel de remises en culture. Il n'y a qu'à penser à la filière de la biomasse (tel que le saule) ou des initiatives de parrainage qui pourrait déboucher sur la location des terres pour de nouveaux agriculteurs (mise en relation des propriétaires terriens avec un producteur à la recherche de terres).

10.2 Horticulture

L'horticulture est l'art de cultiver les jardins, de pratiquer la culture des légumes, des fleurs, des arbres ou des arbustes fruitiers et d'ornement.⁵³

L'horticulture se divise en six activités économiques :

- l'horticulture maraîchère (ou maraîchage) pour la production des légumes;
- l'arboriculture fruitière, pour la production de fruits;
- l'horticulture ornementale qui comprend la production de diverses plantes ornementales et la floriculture pour la production de fleurs;
- la pépinière pour la production d'espèces ligneuses, arbres et arbustes

⁵¹ Table de concertation agroalimentaire du Bas-Saint-Laurent, Inventaire et caractérisation des terres agricoles dévalorisées dans la MRC de Rivière-du-Loup, Volume 1 : Rapport, mars 2015.

⁵² Idem, page 29.

⁵³ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Horticulture>

- d'ornement ou non;
- la serriculture pour la production maraîchère, floricole et de pépinière en serre;
- le paysagisme, activité économique liée à création et à l'entretien de jardin ou de grands espaces.

Le village de L'Isle-Verte est entouré de la zone agricole provinciale. Dans le pourtour immédiat, il y a beaucoup de potentiel pour l'agriculture en circuit court. L'horticulture doit être privilégiée et placée en vitrine comme une image de marque.

10.3 Les défis agricoles

À partir de l'état de la situation du milieu agricole et forestier, plusieurs défis peuvent être dégagés pour L'Isle-Verte :

- Bien connaître l'agriculture traditionnelle;
- Soutenir toutes les entreprises agricoles
- Favoriser l'accès aux produits frais;
- Diversifier les types de production;
- Augmenter le nombre d'horticulteurs.

10.4 Grandes orientations agricoles

- Assurer la pérennité de l'activité agricole;
- Assurer la protection des meilleures terres agricoles;
- Mettre en valeur les produits alimentaires différents;

10.5 Objectifs d'aménagement

- Atteindre une superficie de 2 hectares en culture pour une agriculture en circuit court sur les terres agricoles à proximité du village;
- Maintenir le même nombre d'agriculteurs actifs pour les 3 prochaines années;

CHAPITRE 11 LE PATRIMOINE

La Municipalité de L'Isle-Verte possède un patrimoine bâti important, considérant la taille de la municipalité. On dénombre 42 biens patrimoniaux qui ont été inscrits au *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*. Parmi ces biens, on retrouve : l'église, le cimetière, la salle paroissiale, le presbytère, ainsi que 34 autres bâtiments (32 résidentiels, 1 commercial et 1 agricole) qui sont également inscrits dans l'*Inventaire du patrimoine bâti de la MRC de Rivière-du-Loup*.⁵⁴ Pour le tiers de ces 34 bâtiments, l'état d'authenticité est de bonne à excellente.

Selon la volonté de conservation des propriétaires ou tout simplement par l'absence de rénovation, on assiste au maintien des matériaux et des éléments d'origine. Quoiqu'il en soit, l'authenticité patrimoniale de certains bâtiments est préservée. Soulignons à cet égard que la municipalité peut confier des mandats à la Fondation du patrimoine de L'Isle-Verte. Notons que la perte des éléments d'origine suite à des rénovations majeures change radicalement la valeur patrimoniale et l'intérêt esthétique des bâtiments. À long

⁵⁴ Bergeron, Gagnon inc., Inventaire du patrimoine bâti de la MRC de Rivière-du-Loup, 2012.

terme, c'est toute l'identité culturelle du milieu qui est diluée au profit d'une banalisation des immeubles par une homogénéisation des matériaux utilisés.

Le style des bâtiments résidentiels est caractérisé par la présence de plusieurs familles architecturales. Aucune prédominance de style n'est visible. On retrouve également un mélange de style sur un même bâtiment, tel qu'une maison néogothique avec un décor Renaissance. Ce type de mélange de style est très fréquent au Québec et a été accentué davantage avec l'apparition d'ornementations préfabriquées en quincaillerie.

La présence au cœur du village de L'Isle-Verte de bâtiments institutionnels et religieux contribue également à la qualité du tissu urbain et crée une place publique naturelle, tout en encadrant le parc. Les qualités architecturale et symbolique de ces bâtiments sont aussi des repères importants autant au niveau du paysage que de l'identité isle-verteoise.

À l'instar de plusieurs municipalités de la MRC, la Municipalité de L'Isle-Verte voit son patrimoine bâti disparaître peu à peu. Les granges, les fournils, les anciennes laiteries se font de plus en plus rares. On remarque que les petits bâtiments sont souvent utilisés pour l'entreposage, les plus grands, par contre, sont généralement peu utilisés et souvent en mauvais état. Caractéristique d'un usage agricole, les quelques granges dispersées dans le paysage sont un témoin fragile d'une histoire qui mérite d'être mise en valeur.

Fonctions des éléments d'intérêt inventoriés

Fonctions	Nombre d'éléments
Agricole	4
Commerciale	3
Entreposage	9
Industrielle	2
Mixte	1
Autre (croix de chemin, calvaire)	2
Résidentielle	58
Vacante	4
Total	83

Répartition des biens inscrits au RPCQ

Ancienne salle paroissiale	140, rue Saint-Jean Baptiste	Site du patrimoine
Édifice de la Cour-de-Circuit de L'Isle-Verte	199, rue Saint-Jean Baptiste	Classement et Lieu historique national du Canada
Église de La-Décollation-de-Saint-Jean-Baptiste	150, rue Saint-Jean Baptiste	Site du patrimoine de l'îlot religieux de L'Isle-Verte
Garage	42, rue du Verger	Site du patrimoine de la maison Narcisse-Bertrand
Grange	42, rue du Verger	Site du patrimoine de la maison Narcisse-Bertrand
Maison Louis-Bertrand	168, rue Saint-Jean Baptiste	Classement et Lieu historique national du Canada
Maison Narcisse-Bertrand	42, rue du Verger	Site du patrimoine de la maison Narcisse-Bertrand
Monument du Sacré-Cœur	rue Saint-Jean Baptiste	Site du patrimoine de l'îlot religieux de L'Isle-Verte
Moulin du Petit-Sault	Route 132	Classement
Presbytère de Saint-Jean-Baptiste	150, rue Saint-Jean Baptiste	Site du patrimoine de l'îlot religieux de L'Isle-Verte
Remise	42, rue du Verger	Site du patrimoine de la maison Narcisse-Bertrand

Styles d'architecture

Styles	Période principale de construction	Nombre de bâtiments
Bungalow ancien	1920-1940	1
Cottage Regency	1855-1875	4
Maison cubique	1900-1945	7
Maison de colonisation	1825-1935	2
Maison mansardée	1880-1930	12
Maison québécoise d'inspiration néoclassique	1830-1880	12
Néo-Renaissance	1875-1920	3
Néoclassique	1825-1910	6
Néogothique	1850-1900	3
Second Empire	1880-1900	1
Vernaculaire américain	1880-1940	14
Aucun (bâtiments principaux et bâtiments secondaires)	1910-1930	18
Total		83

Pour chaque site une table de lecture est installée et présente l'information historique du lieu ou du bâtiment. Un guide papier complète également les informations concernant les sites du circuit. Le guide est actuellement en mise à jour autant au niveau du contenu que du design et sera bientôt réimprimé. Le point de départ du circuit se situe au parc municipal, près de la rivière Verte. Certains sites sont ouverts au public.

Une douzaine de biens localisés à L'Isle-Verte sont inscrits au Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ). Ce sont les édifices classés monument historique ou faisant partie d'un site du patrimoine. Ils sont présentés ci-après. Deux des édifices classés sont également reconnus comme lieu historique national du Canada : l'édifice de la Cour-de-Circuit de L'Isle-Verte et la maison Louis-Bertrand.

11.1 Sites archéologiques sur le territoire

L'Isle-Verte		
DaEi-5	Au nord-est du périmètre urbain, près de la route 132	Amérindien préhistorique
DaEi-11	Embouchure de la rivière Verte, rive est	Amérindien préhistorique archaïque
DaEi-12	Embouchure de la rivière Verte, rive ouest	Euroquébécois 1900-1950 (Briqueterie Barbel)
DaEi-13	Pointe est du cran rocheux de chaque côté de la route de la rivière des Vases	Amérindien préhistorique
DaEi-13	Pointe est du cran rocheux de chaque côté de la route de la rivière des Vases	Euroquébécois 1800-1899
DaEi-14	Au sud de l'îlet Habenaria	Euroquébécois 1800-1899

11.2 Les défis posés par le patrimoine

À partir de l'état de la situation patrimoniale, plusieurs défis peuvent être dégagés pour L'Isle-Verte :

- La mise en valeur des paysages identitaires;
- La mise en valeur des biens patrimoniaux;
- L'équilibre entre la conservation et la modernité;

- L'accessibilité du patrimoine bâti pour le tourisme.

11.3 Grandes orientations sur les biens patrimoniaux

- Favoriser la sauvegarde des bâtiments dont la valeur patrimoniale est élevée;
- Encourager les bonnes pratiques en matière de rénovation;
- Favoriser l'utilisation du multimédia pour la mise en valeur du patrimoine bâti.

11.4 Objectifs d'aménagement

- Préserver les points de vue sur les paysages identitaires;
- Prioriser les bâtiments en fonction de la valeur patrimoniale;
- Élaborer un guide sur les caractéristiques du patrimoine bâti pour faciliter la rénovation;
- Adopter un règlement concernant la démolition d'immeuble;
- Adopter un règlement sur les plans d'intégration et d'implantation architecturale pour la rue Saint-Jean-Baptiste et les secteurs du Verger et Villeray;

CHAPITRE 12 LES RÉSEAUX DE TRANSPORT

12.1 État de la situation

Le réseau routier local de la municipalité (voir plan 12-A⁵⁵) comprend environ 78 km au total, dont 37 km de route non asphaltée. Tout le reste du réseau est sous la responsabilité du gouvernement (42,5 km).

La requalification d'une rue sur toute sa longueur ou sur un segment commande d'effectuer une étude sur l'usage du sol en bordure de celle-ci et sur la mobilité des usagers appréhendés.

Le concept de « rue complète » permet de mieux comprendre les défis de la mobilité dite « durable ».

Une **rue complète** est conçue pour répondre aux besoins d'un maximum d'usagers, peu importe leur âge et leurs capacités : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, automobilistes, camionneurs, véhicules d'urgence, etc. Des aménagements physiques sont alors réalisés afin que chacun d'eux puisse se déplacer de façon sécuritaire et efficace.⁵⁶

La conversion de la route 132 en une véritable route touristique demeure un grand défi. Premièrement parce qu'il s'agit d'une route sous la responsabilité du gouvernement provincial. Deuxièmement, l'infrastructure routière a été conçue pour faire circuler un trafic de transit (vitesse de 80 km/heure). La convertir vers une route locale, conçue pour le commerce de proximité, n'est pas une mince tâche. La mise en place d'une industrie touristique dans l'axe de la rue Seigneur Côté (route 132) et dans l'axe de la rue du Quai commande des interventions pour améliorer la mobilité non motorisée.

⁵⁵ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/plan_12-a.pdf

⁵⁶ http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/rues_completes.pdf

Le concept de traversée d'agglomération⁵⁷, concept proposé par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), peut nous aider à transformer la route 132 dans le périmètre urbain de L'Isle-Verte. Ce concept reconnaît l'interrelation entre la route et son environnement. Cela suppose donc l'élaboration de solutions intégrées, c'est-à-dire qui tiennent compte des enjeux liés à la fois à la circulation de transit, à la sécurité de l'ensemble des utilisateurs et aux usages adjacents.

En fait, les fonctions de la route dépendent directement des activités qui animent le milieu traversé; elles seront donc proportionnellement complexes et diversifiées. Inversement, la route a des effets structurants sur le milieu; d'ailleurs, la présence et le type particulier de celle-ci ont influé sur son développement et le guident encore.

L'expérience démontre que des aménagements dans lesquels on tient compte de la problématique de la circulation et aussi des particularités sociales, économiques et physiques du milieu engendrent de substantiels bénéfices, tant pour la sécurité des usagers que pour la vitalité des secteurs touchés. En effet, les aménagements jouxtant les abords routiers, notamment les trottoirs, les avancées de trottoirs et les aménagements cyclables, protègent les piétons et les cyclistes, facilitent leurs déplacements et ceux des conducteurs qui, autrement, seraient en conflit constant. Les secteurs commerciaux traditionnels deviennent ainsi plus vivants, plus attrayants et contribuent à la qualité du milieu.

Afin de bien cibler nos interventions, on retrouve un inventaire des principales rues existantes dans le tableau suivant. Certains segments de rue devront recevoir une attention particulière (voir plan 12-B⁵⁸).

Les rues du périmètre urbain

Nom de rue	segment	fonction	longueur	largeur	Accotement
Rue Seigneur-Côté	001	commerciale	615 m	12,5 m	Bande cyclable – 2 côtés
	002	commerciale	382 m	12,5 m	Bande cyclable – 2 côtés
	003	Mixte et agricole	1 465 m	12,5 m	Bande cyclable – 2 côtés
Rue du Quai	004	Touristique	733 m	7,5 m	Trottoir côté ouest
	005	Touristique	185 m	8 m	Trottoir côté ouest
Rue Saint-Jean-Baptiste	006	Résidentielle et mixte	645 m	8 m	Trottoir côté nord
	007	Affaire	387 m	8 m	Trottoir côté nord
	008	Mixte	827 m	8 m	Trottoir côté nord
Rue Notre-Dame	009	Collectrice	256 m	8 m	Trottoir côté ouest
	010	Collectrice	598 m	9,5 m	Trottoir côté ouest jusqu'au chemin de fer (nord), aucun au sud du segment
Rue La Noraye	011	Mixte	194 m	indéterminé	Indéfini
	012	Résidentielle	209 m	5,5 m	Aucun
	013	Résidentielle	312 m	8 m	Aucun
Rue Villeray	014	Industrielle et résidentielle	900 m	8 à 9,5 m	Trottoir côté sud (535 m) sinon aucun
Rue Talbot	015	Résidentielle	336 m	7 m	Aucun
	016	Résidentielle	247 m	7 m	Aucun
Rue de la Savane	017	Résidentielle	330 m	6 m	Aucun

⁵⁷ http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0815601/01_Amenagements_routiers.pdf

⁵⁸ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/plan_12-b.pdf

Rue Béland	-	Résidentielle et industrielle	512 m	7,5 à 8 m	Aucun
Rue Dumont	-	Résidentielle	230 m	6 m	Aucun
Rue Drapeau	-	Résidentielle	300 m	7 à 10 m	Aucun
Rue Rouleau	-	Affaire	200 m	6,5 m	Aucun
Rue Verreault	-	Résidentielle	165 m	7 à 8,5 m	Aucun
Rue Gagnon	-	Résidentielle	515 m	5 à 10 m	Aucun
Rue des Forges	-	Résidentielle	44 m	4,5 m	Aucun
Rue D'Artigny	-	Résidentielle	60 m	indéterminé	Aucun
Rue Louis-Bertrand	-	Résidentielle	280 m	3 à 8 m	Aucun
Rue Gauvreau	-	Résidentielle	340 m	7 m	Aucun
Rue des Buissons	-	Résidentielle	250 m	6 à 9 m	Bordure 2 côtés
Rue du Verger	-	Résidentielle	150 m	7 m	Bordure 2 côtés

12.2 Sécurité routière

Bien que généralement sécuritaire, il existe plusieurs problèmes ponctuels de sécurité dans les rues de la municipalité. Voici quelques extraits du Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal⁵⁹ (PISRMM) pour le territoire de L'Isle-Verte :

- On note la présence de polluant, de sable ou de gravier sur la chaussée (pour localisation, voir PISRMM 2016).

- La signalisation, l'éclairage, la limite de vitesse et l'aménagement géométrique de la route doivent être revus et adaptés à l'environnement routier (dans le périmètre urbain);

- L'absence d'un plan de gestion de la vitesse, d'un programme d'amélioration de l'éclairage routier, d'un programme de maintien de la signalisation, d'un programme de contrôle de la végétation et l'amélioration de l'entretien de la chaussée (de façon générale).
- La discontinuité des aménagements piétonniers pour rejoindre la passerelle de la route verte au-dessus de la rivière Verte à partir de la rue Saint-Jean-Baptiste et la discontinuité des aménagements de transports actifs entre les rives nord et sud de la route 132 freinent la progression du transport actif dans la municipalité.
- Une plus grande promotion du transport actif pourrait en favoriser l'adhésion.
- L'absence de corridors scolaire réduit la sécurité des piétons se rendant à l'école. Les panneaux signalant la présence de corridors scolaires attirent l'attention des conducteurs à la présence d'écoliers.

- L'organisation du stationnement sur la rue Saint-Jean-Baptiste pose problème dans les secteurs les plus achalandés de la rue. Le stationnement en avant lot et les longues entrées charretières des commerces causent des conflits de circulation. La présence de véhicules lourds est problématique, mais l'achalandage devrait être réduit avec l'ouverture de l'autoroute 20.
- Une solution doit être envisagée relativement à la circulation à contresens sur la rue de la Noraye, entre les rues Saint-Jean-Baptiste et Talbot (segment 012). La rue, même sous une appellation locale, est trop étroite pour permettre une libre circulation sur deux voies. De plus, le développement résidentiel viendra créer une augmentation du débit de circulation et accentuer la problématique.

⁵⁹ http://riviereduloup.ca/mrc/?id=dossier_transport

12.3 Quadrilatère du centre des affaires

Le quadrilatère formé par les rues : Seigneur-Côté, du Quai, Saint-Jean-Baptiste et La Noraye, nécessite une adaptation pour refléter la concentration des usages commerciaux.

- En bordure de la rue Seigneur-Côté, sur le segment 002, on note l'absence de trottoir, de végétation ainsi qu'un éclairage urbain adéquat pour accueillir des commerces de proximité. Toutefois, les accotements sont asphaltés. Il y a à l'occasion la présence d'un fossé de drainage. Il s'agit d'une surface de roulement d'une largeur de 7,4 mètres et des accotements de 3 mètres par endroit.

Le segment 002 fait partie d'une route de catégorie « nationale » (numéro 132), sous la responsabilité du MTMDET, dont la fonction principale demeure le transit entre les principales villes. La vitesse affichée sur le segment 002 est de 80 km/heure, ce qui ne reflète pas la vitesse pratiquée qui est davantage autour de 90 km/heure. À l'approche de la rue du Quai, on retrouve une voie latérale de décélération (voie d'évitement), mais aucun équipement ne permet d'avertir les conducteurs qu'il serait souhaitable de ralentir à l'approche de cette intersection. Cela est d'autant plus déplorable qu'il s'agit également d'une route touristique, celle des « Navigateurs » (voir Chapitre 9, section 9.1). La route des Navigateurs est détournée sur la rue Saint-Jean-Baptiste, pour ensuite reprendre la route 132.

- En bordure de la rue du Quai, sur le segment 005, on note la présence d'un trottoir (largeur de 1 mètre) du côté ouest en mauvais état. L'éclairage est insuffisant. La largeur de la rue ne permet pas d'y insérer de la végétation. Dû à la présence de bâtiment près de la rue, l'intersection avec la route 132 n'est pas facilement identifiable, surtout à une vitesse de 80 km/h. Le stationnement est autorisé en bordure de rue, ce qui rend la circulation difficile. On autorise également le transit des véhicules hors route.

Le segment 005 fait partie d'une route de catégorie « collectrice » sous la responsabilité du MTMDET, dont la fonction principale demeure le transit entre des centres ruraux.

- En bordure de la rue Saint-Jean-Baptiste, sur le segment 007, on note l'absence d'un trottoir du côté sud. La largeur de la rue ne permet pas le stationnement en bordure de rue. Néanmoins, il s'agit d'une pratique courante pour les automobilistes. Même que certains automobilistes n'hésitent pas à empiéter sur le trottoir pour dégager la rue. Cette façon de faire rend la circulation périlleuse pour les piétons et décourage la mobilité non motorisée. La fluidité de la circulation automobile est diminuée et les risques d'accident augmentés.

Certaines cours avant commerciales ne sont pas assez profondes pour permettre le stationnement perpendiculaire à la rue. Cela ne permet pas le dégagement complet de la surface de roulement.

- La rue La Noraye, à la jonction de Seigneur-Côté, possède une largeur

d'environ 6,5 mètres. À l'approche de la rue Saint-Jean-Baptiste, le segment 011 s'élargit pour atteindre une largeur d'environ 10 mètres. Il s'agit de la rue la plus large du périmètre urbain.

À partir de la jonction de Seigneur-Côté, du côté ouest du segment 011, presque sur toute sa longueur, il y a une bande gazonnée d'environ 17 mètres entre la rue et les immeubles. Cette bande de terrain, pour le moins insolite, appartient à la Fabrique de la paroisse. Du côté est, on retrouve un vaste stationnement ($\pm 1\ 100\text{ m}^2$).

On remarque qu'il y a qu'un seul trottoir du côté est. Il débute à la jonction de la rue Saint-Jean-Baptiste et se termine à l'église. Il a besoin de réfection. Il y a un marquage pour du stationnement en parallèle en bordure de ce trottoir.

12.3.1 Mesures d'adaptation en matière de circulation routière pour le quadrilatère du centre d'affaires

Le segment 002 de la rue Seigneur-Côté

Ce segment devra s'inscrire dans un diagnostic réalisé par le MTMDET pour proposer des mesures d'apaisement de la circulation. Toutefois, dans la logique proposée par le concept de traversée d'agglomération, on devra inclure les segments 001 et 003. Selon ce que l'on observe dans le tableau suivant, on conviendra que le concept de traversée d'agglomération est tout à fait réalisable et souhaitable.

Route 132 section village de L'Isle-Verte	Avant novembre 2015 (Véhicules/j)	Après novembre 2015	Variation
DJMA	7 500	1 990	5 510
DJME	10 400	2 760	7 640
DJMH	5 100	1 360	3 740
% de camion	12 %	10 %	2 %

On assiste à une réduction de 5 510 passages de véhicules annuellement depuis l'ouverture du nouveau tronçon de l'autoroute 20. En saison estivale, c'est 7 610 passages de véhicule de moins.

On observe maintenant un nombre plus élevé de véhicules circulant en direction ouest qu'en direction est. Le phénomène s'explique par le fait qu'une partie des usagers poursuivent leur parcours sur la route en continu, c'est-à-dire jusqu'à la fin de l'autoroute en direction est, alors qu'en direction ouest, ils ne prendront pas nécessairement le premier embranchement et vont continuer jusqu'à un autre échangeur.

On remarque aussi que le pourcentage de camion n'a pas vraiment changé, mais puisque le débit a changé, le nombre a nettement diminué. Le pourcentage de camion articulé a aussi diminué passant 63% de à 49% (plus de camion porteur).

C'est donc une opportunité à saisir pour revoir de fond en comble cette infrastructure routière afin de l'adapter à la nouvelle planification d'urbanisme pour ce secteur.

Pour mettre en place des conditions gagnantes afin de faire naître un milieu de vie intéressant et une industrie touristique prospère, il faut absolument y parvenir à réduire la vitesse des véhicules.

Nous voulons atteindre l'objectif d'une vitesse affichée de 50 km/hrs et une vitesse pratiquée en deçà de 50 km/hrs.

Pour ce faire, il faut :

- Revoir le gabarit de la route (réduire la largeur);
- Sécuriser les traverses piétonnes;
- Implanter des trottoirs et des aires de stationnement distincts;
- Rajouter de la végétation;
- Implanter un éclairage distinctif;
- Revoir la signalisation;
- Revoir l'utilisation des cours avant (autoriser des terrasses, des kiosques, etc.);

Le segment 005 de la rue du Quai

Sur ce segment, on devra implanter un nouvel éclairage urbain adapté pour les piétons. Le stationnement en parallèle sera interdit.

Le segment 007 de la rue Saint-Jean-Baptiste

À partir de la rue du Quai jusqu'à la rue La Noraye, la circulation sera unidirectionnelle vers l'ouest. Cela permettra de sécuriser le stationnement en parallèle du côté nord. Du côté sud, le stationnement sur rue sera interdit. Sur ce segment, le stationnement en cour avant sera interdit.

On veillera à mettre en place des mesures incitatives pour valoriser les cours avant, en vue de :

- Enlèvement de l'asphalte pour végétaliser (gazon ou autres);
- Construire des terrasses commerciales;
- Implanter des équipements urbains (banc, abreuvoir, panneau d'information, etc.);
- Implanter des kiosques commerciaux temporaires;

La municipalité désire mettre en place un stationnement public hors rue à proximité pour compenser la perte de case de stationnement.

Le segment 011 de la rue La Noraye

La bande gazonnée en bordure du segment 011 devrait être offerte (pour vente) aux propriétaires des immeubles concernés. Sinon, au minimum, en bordure de la rue, on devrait y planter des arbres et arbustes pour délimiter le domaine public.

De chaque côté de la rue, un trottoir devrait être érigé afin de sécuriser les déplacements des piétons. Un éclairage adéquat devrait également être installé. Le stationnement en parallèle sera autorisé.

12.4 Autres segments de rue

En bordure de la rue Seigneur-Côté, sur les segments 001, 002 et 003, on retrouve les mêmes problèmes que sur le segment 002 indiqué plus haut. Bien que l'approche doit être similaire, au niveau de l'affichage commercial et de l'ambiance, le segment 002 devra recevoir un traitement distinctif.

Le segment 012 de la rue La Noraye est situé entre les rues Saint-Jean-Baptiste et Talbot. Ce segment possède une surface de roulement d'une largeur de 5 mètres, ce qui est nettement insuffisant pour une circulation à contresens. De plus, on retrouve une pente de 8 % environ dans un environnement incurvé. Un bâtiment en particulier est très près de la rue. On ne retrouve aucun trottoir et éclairage.

La rue Rouleau possède une configuration particulière également. À l'extrémité sud, elle oblique pour éviter un immeuble commercial. Par le fait même, tout le stationnement dans cette section de la rue pose un problème de sécurité et de fluidité.

Le segment 004 de la rue du Quai est situé entre la rue Seigneur Côté et le quai d'embarquement vers l'île Verte. Ce segment possède une surface de roulement d'une largeur d'environ 5,5 mètres et est en mauvais état. Il y a un trottoir du côté ouest qui débute à l'intersection de Seigneur Côté jusqu'à 50 mètres avant la délimitation de la réserve nationale de faune de la baie de L'Isle-Verte. La largeur de ce segment et l'absence de trottoir, ou du moins un espace sécurisé, sur toute sa longueur pose problème pour la mobilité non motorisée. Dépassé le secteur construit, il n'y a pas d'éclairage.

De façon générale, il y a un problème d'éclairage pour la mobilité non motorisée. Dans les secteurs patrimoniaux et d'affaires, on devrait apporter une attention particulière à la sécurité des piétons et à l'ambiance. En absence de trottoir, il est possible d'utiliser le marquage au sol et l'affichage pour minimalement sécuriser les piétons.

12.4.1 Mesures d'adaptation en matière de circulation routière pour les autres segments de rue

Le segment 012 de la rue La Noraye

À partir de la rue Saint-Jean-Baptiste jusqu'à la rue Talbot, la circulation sera unidirectionnelle vers le Sud. Cela permettra de sécuriser la montée en période hivernale. On pourra également implanter un trottoir pour sécuriser les piétons, ainsi qu'un éclairage adapté. Le stationnement en parallèle sera interdit.

Le segment 004 de la rue du Quai

Des travaux devront être entrepris pour éventuellement corriger la surface de roulement (la chaussée). Lors de ces travaux, il faut impérativement introduire dans la planification de la réfection une infrastructure pour les piétons et cyclistes, ainsi qu'un éclairage adéquat. Ce segment mérite une attention particulière, car il renferme un fort potentiel pour le développement de l'industrie touristique. On doit soigner l'ambiance qui pourrait

s'en dégager pour améliorer l'expérience de l'utilisateur qui y circule. Afin de sécuriser la mobilité non motorisée, on devrait privilégier une voie de circulation en site propre.

Le segment 004 doit reposer sur :

- Un concept distinct, fondé sur le développement touristique;
- Des infrastructures de qualité;
- La possibilité de devenir une icône touristique;

12.5 Les pistes cyclables

Les réseaux cyclables présents sur le territoire de la municipalité de L'Isle-Verte ont une longueur totale approximative de 17,4 kilomètres. Ce même réseau est à la fois une route partagée avec les automobilistes et dans certains secteurs l'usage est exclusif aux vélos et/ou piétons. Ce tronçon est désigné à l'intérieur de la route Verte du secteur de la MRC de Rivière-du-Loup.

La route verte (piste cyclable du réseau provincial) traverse le cœur villageois (voir plan 13-B⁶⁰). Pour l'instant, il n'y pas d'autre circuit cyclable sur le territoire de la municipalité.

12.6 Transport collectif

La Municipalité de L'Isle-Verte est desservie par le service de transport collectif et adapté *Transport Vas-y* deux jours par semaine, le lundi et le vendredi. Ce dernier dessert l'ensemble du territoire de la MRC de Rivière-du-Loup. Depuis la mise en place du service de transport collectif sur le territoire de la MRC (2001), le nombre de déplacements enregistrés est en constante augmentation (23 846 déplacements en 2016).

Transport collectif – L'Isle-Verte			
	Volet adapté	Volet collectif	Total
Nombre d'usagers au 31 décembre 2016	15	18	33
1 ^{er} janvier au 31 décembre 2015 Nombre de déplacements	484	85	569
1 ^{er} janvier au 31 décembre 2016 Nombre de déplacements	129	200	329

La faible utilisation du service peut s'expliquer par le fait que la très grande majorité de la population a actuellement accès à un véhicule personnel.

Cette dépendance à l'automobile peut s'avérer problématique si l'on perd l'accès à un véhicule (blessure, handicap, vieillesse, etc.). Un service de transport collectif efficace procurerait une plus grande autonomie à cette population. Il peut servir d'incitatif à demeurer plus longtemps dans son logement plutôt que de déménager immédiatement dans les grands centres. Il en va de même du problème de l'isolement pour ces personnes. La mise en place d'un service de covoiturage peut également être une avenue à envisager afin de répondre aux besoins de déplacement des citoyens n'ayant

⁶⁰ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/plan_13-b.pdf

pas accès à un véhicule.

12.7 Les nouvelles rues projetées

Il y a trois secteurs où il sera possible d'ouvrir de nouvelles rues : secteur de l'écoquartier, secteur au sud de la rue du Verger et dans le futur parc industriel.

Néanmoins, pour des besoins ponctuels ou pour augmenter la sécurité des utilisateurs, il sera possible de prolonger une rue ou de boucler une rue existante. Un projet intégré n'est pas concerné par cette disposition.

12.8 Les défis du transport

- Maintenir des réseaux de transport performant (fluidité);
- Maintenir des réseaux de transport sécuritaire pour tous (l'accessibilité);
- Des infrastructures de transport de qualités qui supporte l'économie;
- Trouver un équilibre entre les différents modes de transport.

12.9 Grandes orientations en transport

- Contribuer à faire diminuer le nombre d'accidents routiers;
- Favoriser la cohabitation des modes de transport;
- Favoriser le covoiturage;
- Favoriser la mobilité non motorisée

12.10 Objectifs d'aménagement

- Augmenter de 5 % par année le nombre de km de route en bon état;
- Augmenter la sécurité des déplacements tous modes confondus;
- Mettre en place des corridors scolaires;
- Diminuer les nuisances occasionnées par la mobilité motorisée;
- Implanter une nouvelle signalisation routière sur les rues Saint-Jean Baptiste et La Noraye;
- Augmenter l'éclairage sur rue;
- Implanter une bande piétonne sur le segment 004 de la rue du Quai;
- Connecter tous les aménagements pour piétons et vélos;
- Augmenter le nombre de sentiers pour la randonnée pédestre.

CHAPITRE 13 LES ÉQUIPEMENTS MUNICIPAUX

13.1 Réseaux sanitaires

13.1.1 Réseau d'aqueduc

La longueur totale du réseau d'aqueduc est d'environ 12 200 mètres. Toutefois, la donnée la plus récente disponible dans le formulaire de l'usage de l'eau de la Stratégie d'économie d'eau potable pour l'année 2015 définit une longueur de 12 795 mètres

(voir plan 13-A⁶¹).

L'eau souterraine captée par des drains de captage répond aux normes du Règlement du gouvernement. Cependant, un épisode de non-conformité à la norme en nitrites et nitrates a été observé de mai 2016 à septembre 2016. Selon le calcul de l'indice drastic effectué par la firme d'hydrogéologie Akifer, les puits de la municipalité sont classés très vulnérables. La construction d'une nouvelle installation de traitement et l'exploitation d'un nouveau puits est planifiée pour les années à venir.

13.1.1.1 Capacité

L'usine de traitement de l'eau (poste de chloration) est en fonction selon les besoins. Le temps d'opération en période estivale est établi à 16 heures de production/jour, cela correspond à une période de plus grande consommation. Un réservoir de distribution de 300 000 USGAL fournit l'alimentation en dehors des plages horaires de pompage de l'eau brute et de son traitement.

13.1.1.2 Faits saillants

Dans les prochaines années, quelques problèmes devront être corrigés :

- Mise aux normes des installations de traitement de l'eau et de distribution (usine de traitement de l'eau) et mise en opération d'un nouveau puits enfoui en profondeur;
- Installation de compteurs d'eau dans toutes les ICI, comme le prévoit la stratégie d'économie d'eau potable;
- Installation de compteurs d'eau selon un nombre établi par la stratégie d'économie d'eau potable dans le secteur résidentiel;
- Le secteur du bas de la côte de la municipalité renferme un sol corrosif et argileux. La fiabilité du réseau d'aqueduc peu laissé à désirer à certain endroit, surtout aux abords de la rue Seigneur-Coté. Une inspection des vannes et des pièces d'équipement devra être faite.

La vulnérabilité des puits d'eau potable peut également poser problème. Il faudra porter une attention particulière à leur protection.

13.1.2 Réseau pluvial et d'égout

Le traitement des eaux usées de la municipalité de L'Isle-Verte satisfait les normes de rejets établies par le gouvernement. Le volume d'eau usée moyen est de l'ordre de 250 à 300 m³/jour en période normale.⁶² Ensemble, les deux étangs aérés ont une capacité de 8 424 m³. La localisation du réseau est représentée sur le plan 13-A⁶¹.

Le volume des boues que l'on retrouve à l'intérieur des étangs approche le point de saturation.

⁶¹ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/plan_13-a.pdf

⁶² Cette donnée est une moyenne émise sur des observations journalières simples et ne constitue pas une référence fiable des conditions d'opérations. Pour cela des calculs et des observations plus poussées sont requis

13.1.2.1 Faits saillants

Dans les prochaines années, quelques problèmes devront être corrigés :

- Deux projets de développement domiciliaire sont freinés à cause de l'obligation d'effectuer la vidange des boues de la station d'épuration des eaux usées;
- Par la suite une étude devra être effectuée sur la possibilité d'expansion du réseau sanitaire et sa capacité à demeurer dans une plage de rendement qui répond aux normes de rejet (effluent) au milieu récepteur;
- Le réseau d'égout pluvial ne présente pas de plan défaillance ou lacune connue, sauf pour la portion ouest à partir du pont de la rivière verte, sur la rue Seigneur-Côté. Lors des crues printanières, la rivière verte risque de refouler dans le réseau d'égout pluvial et peut même se rendre jusqu'aux résidences bordant le réseau.

À court terme (sur 5 ans), le développement de projets domiciliaires est compromis. L'absence de capacité de branchement au réseau d'égout limite le développement de la municipalité.

13.2 L'éclairage

Les luminaires de rues sont de type au sodium pour l'ensemble de la municipalité. Un total de 129 lampadaires (approximatif) a été comptabilisé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation (voir plan 13-A⁶³). La distance moyenne observable est estimée entre 50 et 75 mètres.⁶⁴ La mobilité non motorisée est tributaire d'un bon éclairage. Les personnes âgées, ainsi que les plus jeunes sont vulnérables la nuit. Pour la sécurité de tous, il est important d'avoir des rues et des sentiers piétonniers suffisamment éclairés, cela permet également d'aiguiller les déplacements (créer des boucles, des réseaux).



Afin de mettre en place un éclairage adéquat, il faudrait privilégier dans le périmètre urbain des lampadaires décoratifs, afin de créer une ambiance distinctive.



13.3 Trottoir et passage piéton

⁶³ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/plan_13-a.pdf

⁶⁴ Cette estimation se base entre deux lampadaires, sur une partie de rue normale, en excluant les coins de rue où la distance est souvent diminuée afin de favoriser un meilleur éclairage, ainsi qu'aux abords de certaines rues traversant la route 132.

La longueur du réseau de trottoir sur le territoire de la municipalité de L'Isle-Verte est d'environ 3,54 kilomètres, selon les données de novembre 2016 (voir plan 13-B⁶⁵). La largeur approximative des trottoirs est d'environ 48 pouces (121,92 centimètres).

Il y a sur le territoire urbanisé de la municipalité de L'Isle-Verte 5 passages piétonniers aménagés (voir plan 13-B⁶⁵) :

1. Passage piéton coin rue Notre-Dame et Saint-Jean-Baptiste (près de la caisse populaire du Parc et Villeray);
2. Passage piéton pour relier les bâtiments du commerce L.J Pettigrew;
3. Passage piéton entre la Friperie du Nord-Est et l'école primaire Moisson D' Arts;
4. Passage piéton entre la Villa Rose des Vents et le CLSC (presbytère);
5. Passage piéton entre le parc Villeray et la halte municipale;
6. Passage piétonnier reliant les rues Gauvreau et Saint-Jean-Baptiste.

Le principal problème pour un piéton est de traverser la route 132 (rue Seigneur Côté). Pour l'instant, il est impossible de mettre en place un passage piéton, car la vitesse affichée est de 80 km/hrs. À cette vitesse affichée, l'automobiliste ne s'attend pas à voir traverser un piéton. C'est là tout le problème.

13.4 Les bâtiments

La municipalité possède plusieurs bâtiments nécessaires afin de répondre aux besoins de sa population.

Bâtiments	Localisation	Informations pertinentes
Bureau municipal	141, rue St-Jean-Baptiste	
Garage municipal	335, rang 2	Le garage municipal devrait, éventuellement, être agrandi afin de pouvoir accueillir plus d'espace de stockage afin de compenser d'autres espaces actuellement en location (dont un entrepôt sur les terrains de la Filature de L'Isle-Verte et un bâtiment de ferme) ainsi que pour être en mesure d'y incorporer l'inventaire d'abrasif.
Caserne d'incendie	210, rue St-Jean-Baptiste	Comme elle doit être utilisée à titre de centre de coordination des mesures d'urgence, elle devra incorporer certains équipements dont une génératrice. Actuellement, on y dispose de trois véhicules d'urgence et l'espace minimal requis y est défaillant.
Station d'eau potable (production, stockage et distribution)	Intersection des rues Notre-Dame et le rang 2	La municipalité est en voie d'exploiter un nouveau puits, les installations actuelles risquent d'être en majorité abandonnées et le réservoir de 300 000 gallons devrait subir une cure de remise à niveau.
Station de pompage des eaux usées	Rue Seigneur Côté	
Station de traitement	À proximité des bassins	

⁶⁵ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/plan_13-b.pdf

des eaux usées	d'eaux usées, à environ ½ kilomètre de la rue Seigneur Côté	
Kiosque d'information touristique et toilette publique	Intersection de la rue Villaray et Seigneur-Côté	Le kiosque d'information touristique est certes à l'étroit et devra, éventuellement, être remplacé par un bâtiment plus spacieux et plus fonctionnel dans lequel les services sanitaires y seront regroupés.
Centre récréatif Guy D'Amour	136, rue St-Jean-Baptiste (école)	Les locaux communautaires étant situés dans un immeuble, propriété de la Commission Scolaire, présentent certaines contraintes liées à leur utilisation toutefois une relocalisation est actuellement peu envisageable en raison de l'absence de disponibilité de terrain dans le cœur villageois.
Locaux communautaires (gymnase, salle multifonctions et bibliothèque publique)	136, rue St-Jean-Baptiste (école)	

13.5 Les équipements de loisir

La municipalité dispose de plusieurs immeubles et équipements pour les loisirs. Les tableaux suivants dressent la liste de ceux-ci.

Immeubles disponibles à la tenue d'activités de loisirs

#	Bâtiment	Propriétaire	Salle	Accessibilité	Utilité	Problématique
1	École Moisson-D'Arts 136, rue St-Jean-Baptiste	Commission scolaire Kamouraska-Rivière-du-Loup	Gymnase	Samedi et dimanche Lundi au vendredi, dès 18 h Rampe d'accès pour personnes à mobilité réduite.	Locations Cours Réceptions	Horaire
			Salle communautaire	Samedi et dimanche Lundi au vendredi, dès 18 h Rampe d'accès pour personnes à mobilité réduite.	Locations Cours Réceptions	Horaire
			Centre récréatif Guy-D'Amours	En tout temps. Rampe d'accès pour personnes à mobilité réduite.	Local des jeunes La Cabane Local pour patineurs	Aménagement difficile pour autre chose que la vocation du local
			Bibliothèque municipale	En tout temps.	Bibliothèque municipale	Aménagement non pratique pour d'autres activités
2	Villa Rose des Vents 151, rue St-Jean-Baptiste	Privé Résidence pour aînés	Salle communautaire	Selon l'horaire de la résidence Rampe d'accès pour personnes à mobilité réduite	ViActive Bingo Cartes	Salle difficile à aménager. Peu de disponibilités (activités pour les aînés seulement)
3	Pavillon de l'Amitié 140, rue St-Jean-Baptiste	Club des 50 ans et plus	Salle principale	Selon l'horaire du club Rampe d'accès pour personnes à mobilité réduite	Soirées dansantes Soupers Cartes Locations	Frais de location.
4	Édifice municipal 141, rue St-Jean-Baptiste	Municipalité de L'Isle-Verte	Salle de conférence	En tout temps, sur réservation	Réunions Conférences Locations	Capacité maximale de 8 personnes. Grande demande
5	Caserne incendie 210, rue St-Jean-Baptiste	Municipalité de L'Isle-Verte	Salle de conférence	Selon l'utilisation des pompiers	Réunions Conférences Formations	Disponibilité incertaine, priorité aux pompiers. Convient seulement aux rencontres.
6	Église 150, rue St-Jean-Baptiste	Fabrique de L'Isle-Verte	Sacristie	En tout temps, sur réservation	Locations	Frais de location. 25 \$ / heure
			Grande salle	Rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite	Célébrations	Grand espace pas toujours adéquat. Peu disponible.

Malgré le nombre de salles disponibles, il est souvent difficile de trouver une salle adéquate pour les activités municipales. Très peu de salles sont disponibles pour des rencontres ou des activités de jour et sans frais. Seulement deux salles peuvent convenir à des activités sportives, soit le gymnase et la salle communautaire.

Aménagements sportifs et de loisirs

#	Aménagement	Propriétaire	Descriptions	Accessibilité	Problématique / état
1	Terrain de baseball 136, rue St-Jean-Baptiste	Municipalité de L'Isle-Verte	Terrain de baseball	En tout temps. Sert de patinoire en hiver.	Terrain près de résidence et de la route 132. Chute de balles dangereuse.
2	Patinoire extérieure	Municipalité de L'Isle-Verte	Patinoire extérieure sur le terrain de baseball	Disponible de janvier à mars, 6 jours par semaine (local des patineurs fermé le lundi)	Partage de la patinoire entre le hockey et patin libre → nouvel aménagement d'un anneau de glace Infrastructure défraîchie. Achat de nouvel équipement prévu en 2018.
3	Anneau de glace extérieur	Municipalité de L'Isle-Verte, sur le terrain de la Fabrique	Sentiers de glace	Disponible de janvier à mars, 6 jours par semaine (local des patineurs fermé le lundi)	Première année à l'hiver 2017
4	Parc municipal Rue Verreault	Municipalité de L'Isle-Verte	Modules de jeux pour enfants Balançoires Terrain de soccer Stationnement Bâtiment de service Aire multi fonctionnel	En tout temps. Non déneigé en hiver.	En construction (fin des travaux prévue en 2017) Équipement neuf.
5	Parc école 136, rue St-Jean-Baptiste	Commission scolaire Kamouraska-Rivière-du-Loup	Modules de jeux pour enfants à deux endroits sur le terrain	1 endroit clôturé, accessible seulement pour les élèves. 2 ^e endroit accessible en tout temps, à l'arrière de l'école Non déneigé en hiver.	Infrastructures neuves.
6	Parc du mémorial 150, rue St-Jean-Baptiste	Fabrique de L'Isle-Verte	Sentiers 4 tables de pique-nique 3 bancs	En tout temps. Sert d'anneau de glace en hiver.	Infrastructures neuves.
7	Parc de la rivière Rue Villeray	Municipalité de L'Isle-Verte	Balançoires ± 10 bancs ± 10 tables de pique-nique Sentier Stationnement Service de vidange Kiosque d'information touristique	Kiosque ouvert l'été seulement Parc accessible en tout temps. Non déneigé en hiver.	Infrastructures adéquates.
8	Site	Canards illimités	Stationnement	En tout temps.	Non entretenu

	d'interprétation Rue du Quai		Panneaux d'interprétation	Non déneigé en hiver.	Pas de promotion Peu utilisé, à l'exception du stationnement Pas de bancs
9	Aire de repos Quai	Société des traversiers du Québec	Panneau d'interprétation 1 table de pique- nique	En tout temps. Non déneigé en hiver.	Peu d'espace disponible
10	Aire de repos Côte Notre- Dame	Municipalité de L'Isle-Verte	2 bancs en bordure du trottoir	En tout temps. Non déneigé en hiver.	Utilisé seulement par les personnes qui montent ou descendent la côte à pied. Peu accessible et visible

On recense bon nombre de terrains communautaires. Les terrains sportifs suffisent à la demande pour l'instant. Ils peuvent être utilisés pour d'autres types d'activités également.

Beaucoup d'espaces de jeux et de repos sont accessibles. Cependant, à l'exception d'une table au quai, il n'y en a pas en bordure du fleuve et du côté Est du village, ce qui pourrait être apprécié des citoyens et des touristes.

Un gros investissement devra être fait en 2018 pour changer les bandes de la patinoire. Outre cet élément, les infrastructures actuelles sont en bon état.

13.6 Les défis des équipements municipaux

- Maintenir les équipements municipaux en bon état;
- Mettre en place de nouveaux équipements municipaux en fonction de la capacité financière des contribuables.

13.7 Grandes orientations pour les équipements municipaux

- Favoriser à l'amélioration des services à la population;
- Maintenir des services municipaux de grande qualité;
- Favoriser la mise en place d'équipements de loisir pour la communauté.

13.8 Objectifs d'aménagement

- Effectuer la vidange des étangs d'épuration;
- Restreindre sévèrement les usages à proximité des puits d'eau potable et les zones de recharge en eau;
- Mettre en réseau l'ensemble des équipements de loisir;
- Offrir un espace communautaire intergénérationnel.

CHAPITRE 14 LES MILIEUX NATURELS

14.1 État de la situation

Sur le territoire de la municipalité, on constate de nombreux territoires d'intérêts écologiques (voir plan 14-A⁶⁶). Au schéma d'aménagement de la MRC, une affectation de conservation a été mise en place pour limiter les activités dans les secteurs où leur présence est prédominante. En bordure du fleuve Saint-Laurent, on retrouve de nombreux marais maritimes d'importances où se concentre une faune aviaire variée. Sa localisation au sud de l'embouchure de la rivière Saguenay contribue également à la présence importante de mammifères marins.

Pour ces raisons, une grande partie du territoire côtier est assujetti à cette affectation. À titre indicatif, les territoires retenus pour cette affectation de conservation correspondent aux lieux suivants (voir plan 14-A⁶⁶) :

- la Réserve nationale de faune de la baie de L'Isle-Verte;
- les îles, les îlots et les récifs de l'estuaire du Saint-Laurent, excluant l'île Verte et l'île Ronde;
- La Réserve naturelle de l'île aux Pommes;

Réserve nationale de faune de la baie de L'Isle-Verte

La zone littorale de la municipalité de L'Isle-Verte abrite un des plus vastes marais à spartines au Québec. Ce marais salé parsemé de marelles (petits étangs naturels) constitue la principale aire de reproduction du Canard noir en Amérique du Nord puisque c'est l'endroit qui compte la plus grande densité de nids. On peut y observer plus de 4000 Canards noirs, ce qui représente environ 4 % de la population de l'Atlantique pour cette espèce.

Il s'agit aussi d'une halte importante pour diverses autres espèces d'oiseaux migrateurs, notamment pour la Grande Oie des neiges et la Bernache du Canada qui sont jusqu'à 27 000 individus à y séjourner au printemps et à l'automne.

En vue de protéger la majeure partie de ce marais, le Service canadien de la faune créait, en 1980, une réserve nationale de faune qui occupe une superficie de 513 hectares. Au large de la réserve, le gouvernement du Québec possède quelques 2 840 hectares de marais intertidal (zone d'oscillation des marées). Depuis 1987, ces propriétés provinciale et fédérale possèdent le statut de site « Ramsar », c'est-à-dire qu'elles sont couvertes par une convention internationale visant à protéger les milieux humides en tant que patrimoine naturel.

La notoriété de la Réserve nationale de faune de la baie de L'Isle-Verte vient du fait que ce lieu humide est le dernier du genre de l'estuaire moyen du Saint-Laurent, puisque ceux en amont ont été partiellement ou totalement détruits. La variété d'habitats disponibles à ce site attire un grand nombre d'espèces d'oiseaux tout au cours de l'année; la liste des oiseaux de la Réserve nationale de faune faisant mention de plus de 260 espèces, dont 60 nichent sur place. On y rencontre aussi des espèces rares comme

⁶⁶ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/plan_14-a.pdf

le canard siffleur, le râle élégant, la mouette atricille, la chouette épervière, le troglodyte des marais et le phalarope de Wilson. Le bruant de Nelson, une espèce qui n'est observée que localement au Québec, niche également à cet endroit.

Des sentiers d'observation et d'interprétation permettent l'accès à la réserve. La législation en vigueur, ainsi que la *Convention de « Ramsar »* sont les principales mesures de conservation s'appliquant à l'ensemble du territoire de la réserve. Située à l'est du village de L'Isle-Verte, la maison Girard a été transformée en centre d'interprétation pour les visiteurs de la Réserve. On retrouve dans cette maison une exposition sur la formation des tourbières et sur les espèces animales qui vivent le long du littoral isle-vertois. Les visiteurs peuvent découvrir à proximité une tourbière qui a été mise en valeur. Ce centre d'interprétation demeure peu visité et les gestionnaires de la Réserve sont conscients que le potentiel récréotouristique des lieux est sous exploité.

Enfin, à l'intérieur des limites de la Réserve nationale de faune de la baie de L'Isle-Verte, le gouvernement fédéral a créé, en 1986, un refuge d'oiseaux migrateurs qui occupe une superficie de 319 hectares, dont 211 hectares sont situés en milieu aquatique. Il est localisé à l'embouchure de la rivière Verte principalement sur la rive ouest de la rivière du même nom.

La création de ce refuge a pour objectif de protéger un habitat important pour la migration de la Grande Oie des neiges, de la Bernache du Canada et de nombreux autres canards. Les activités de chasse sont interdites, de même que toute activité susceptible de déranger les oiseaux migrateurs, de détruire ou d'enlever leurs nids.

Les îles, les îlots et les récifs

Les grèves rocheuses qui entourent ces différents milieux insulaires sont utilisées par les phoques comme aire de mise bas et d'échouerie (lieu de repos hors de l'eau). Entre l'île Verte et la rive sud de l'estuaire maritime, on peut observer une échouerie de phoques communs.

À noter qu'en raison de l'importance de la couverture glacielle qui recouvre les secteurs littoraux, il y a peu de mammifères marins et d'oiseaux aquatiques qui passent l'hiver au Bas-Saint-Laurent. Cela dit, au plan juridique, les baleines et les phoques sont protégés de toute activité de chasse et de harcèlement par le gouvernement du Canada.

Réserve naturelle de L'île aux Pommes

Cette île, située à 5,6 km de la municipalité de L'Isle-Verte, possède depuis 2004 le statut de Réserve naturelle en milieu privé et est reconnue comme *Zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO)*⁶⁷.

Plusieurs espèces se retrouvent sur cette île. Plus de 2 300 couples d'eiders à duvet ont été recensés en 2000. Il s'agit d'ailleurs du deuxième plus grand rassemblement d'eiders sur le Saint-Laurent. L'île compte également une importante population de goélands argentés de même que de goélands marins. L'île comptait également une population

⁶⁷ Les Zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO) est un programme international non gouvernemental qui a pour objectif l'identification, la surveillance et la conservation de sites d'importance pour les oiseaux.

considérable de cormorans à aigrettes, mais celle-ci n'a cessé de décliner depuis les années 1990. Parmi les autres espèces présentes sur l'île on retrouve le canard noir, le bruant des prés, le bruant chanteur de même que la corneille d'Amérique.

14.2 Les défis reliés aux milieux naturels

- Maintenir les fonctions écologiques des milieux naturels
- Trouver un équilibre entre la conservation des écosystèmes naturels et le développement économique;
- Trouver un équilibre entre protéger les milieux naturels et les mettre en valeur.

14.3 Grandes orientations pour les milieux naturels

- Maintenir les fonctions écologiques des milieux naturels
- Trouver un équilibre entre la conservation des écosystèmes naturels et le développement économique;
- Trouver un équilibre entre protéger les milieux naturels et les mettre en valeur.

14.4 Objectifs d'aménagement

- Remettre à niveau et ajouter des équipements pour la mise en valeur des milieux naturels existants;
- Publiciser davantage cet aspect particulier pour en faire une image de marque;
- Développer des outils de communication adaptés au téléphone intelligent.

CHAPITRE 15 LES ZONES DE CONTRAINTES

Sur le territoire de la municipalité de L'Isle-Verte, on retrouve quelques zones de contraintes. Ces contraintes peuvent être de nature anthropique ou naturelle.

15.1 Contraintes naturelles

Zone inondable de la rivière Verte

Pratiquement tous les ans, en amont du pont de la route 132, on retrouve une zone inondable (voir plan 15-A⁶⁸). Cela apporte son lot de problèmes pour les résidences situées en bordure de celle-ci.

On note également, en période de crue, des refoulements ponctuels du réseau pluvial vers l'est sur la rue Seigneur Côté.

Dans ces deux cas, des efforts sont déployés pour tenter de limiter les dégâts en attendant de trouver une solution plus définitive.

Escarpement

⁶⁸ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/plan_15-a.pdf

On nomme cet escarpement la « ligne de rivage Micmac ». ⁶⁹ Il s'agit d'une basse terrasse relativement étroite, construite de sable et gravier stratifiés (plages) reposant sur un substrat rocheux au pied d'une falaise morte. Dans le secteur de L'Isle-Verte, la basse terrasse est formée d'alluvions fines (dépôts intertidaux) ou d'argile.

Cet escarpement est relativement fragile. Il faut minimiser l'érosion. L'abattage d'arbre, ainsi que les déblais et remblais à proximité, seront spécifiquement contrôlés.

Zone de mouvement de sol de la rivière Verte

Les zones de mouvement de terrain aux abords de la rivière Verte ont été délimitées à partir de l'étude produite par le ministère des Richesses naturelles du Québec intitulée : *Propriétés géotechniques des dépôts meubles entre Rivière-du-Loup et Saint-Joachim-de-Tourelle* réalisée par D.J. Dion (1977). Ces zones sont représentées au plan 15-A⁷⁰.

Érosion côtière

La problématique de l'érosion côtière touche particulièrement les régions de l'Est-du-Québec. Les changements climatiques auxquels nous faisons face augmenteront la fréquence et l'intensité des aléas hydro-climatique. Ces aléas menacent les berges, les écosystèmes, les infrastructures routières, les bâtiments et la sécurité des populations. La situation est particulièrement préoccupante pour le secteur de pointe à Loupe et de la rivière des vases.

Dans ce contexte de changement climatique, la municipalité de L'Isle-Verte devra faire face à des aléas côtiers spécifiques, tels que la hausse relative du niveau marin (entre 0,6 m et 1,8 m d'ici 2100). La période de l'année où le fleuve est couvert de glace pourrait également être réduite de 40 à 50 jours par hiver d'ici 2055. Cela aura pour conséquence que les côtes seront exposées aux différents aléas hydro-climatiques beaucoup plus fréquents. ⁷¹

Contrairement aux autres municipalités côtières de la MRC, L'Isle-Verte est relativement mieux protégé de ces aléas par la présence de l'île Verte. Trois types de côte de catégorie microfalaie sont identifiés sur le territoire de L'Isle-Verte.⁷² Une microfalaie se caractérise par une faible hauteur (moins de cinq mètres) et peut subir un recul important dû à l'érosion littorale (voir plan 15-A⁷⁰). Elle peut aussi être exposée à la submersion marine.

- Côtes à terrasse de plage : Il s'agit d'une accumulation de sable, d'argile, de limon ou de galets formée d'un replat généralement végétalisé (plus communément appelé : plage). Elles sont particulièrement sensibles à l'action des vagues de tempêtes et il n'est pas rare de mesurer des reculs de plus de cinq mètres par années. Elles constituent aussi des zones à risque de submersion

⁶⁹ <https://www.erudit.org/fr/revues/gpq/2002-v56-n1-gpq737/008607ar/>

⁷⁰ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/plan_15-a.pdf

⁷¹ Bernatchez, P., Dugas, S., Fraser, C., Da Silva, L. (2015). Évaluation économique des impacts potentiels de l'érosion des côtes du Québec maritime dans un contexte de changements climatiques. Laboratoire de dynamique et de gestion intégrée des zones côtières, Université du Québec à Rimouski. Rapport remis à Ouranos, 45 p. et annexes.

⁷² La prise en compte de l'érosion littorale dans l'aménagement du territoire, Ministère de la Sécurité publique du Québec, juillet 2011.

- côtière.
- Côtes à marais maritime : elles sont des zones d'accumulation de particules fines (vases) recouvertes de plantes. Sa valeur écologique est considérable puisqu'ils sont constitués d'une diversité d'habitats propices pour plusieurs espèces pour la reproduction, la nidification et l'alimentation. Ces marais sont exposés aux courants de marée et à l'action des glaces littorales et connaissent une forte érosion.
 - Côtes à flèche littorale : elles constituent une accumulation de sable ou de gravier qui s'attache à la côte et s'étirent généralement parallèlement à la côte. À cause de son faible dénivelé, ce type de milieu est très sensible aux phénomènes de submersion côtière occasionnés par les tempêtes et la hausse du niveau marin relatif.

Le défi de l'érosion côtière est important et plusieurs initiatives sont actuellement à l'œuvre afin d'outiller les municipalités.

15.2 Contraintes anthropiques

Les infrastructures de transport

La municipalité de L'Isle-Verte est traversée d'ouest en est par deux voies de circulation importances provinciales : l'autoroute 20 et la route 132. L'autoroute 20, récemment complétée sur le territoire apportera une part importante de la circulation de transit qui était autrefois concentrée sur la route 132. L'achalandage actuel ou prévisible sur ces voies est de nature à générer des problèmes de pollution sonore, de pollution de l'air ou encore de vibrations importantes.

La configuration des zones de bruit le long des voies de circulation dépend de plusieurs indicateurs dont le débit journalier moyen estival (DJME), la vitesse réelle sur les routes, le pourcentage de camions et le type d'infrastructure routière. Le Ministère des Transports impose une norme de 55 dBA, Leq (24h)⁷³ à proximité des voies de circulation routière telles que l'autoroute 20 et la route 132 (voir plan 15-A⁷⁴). Il s'agit donc d'une norme qui introduit une zone tampon dont la délimitation varie selon les contraintes de dispersion des ondes sonores. Au-delà de cette zone, il sera possible d'implanter des usages sensibles au bruit.

Par ailleurs, le degré de perturbation pour les activités humaines peut être qualifié de faible entre 55 et 60 dBA, de moyen entre 60 et 65 dBA et de fort lorsque la mesure du bruit routier est supérieure à 65 dBA.

Une autre voie de circulation importante à tenir en compte comme source de contrainte anthropique est la voie ferrée qui est adjacente au secteur résidentiel au sud du périmètre d'urbanisation. Celle-ci génère du bruit et des vibrations pouvant nuire à la qualité de vie des résidents. Bien que peu fréquents, les risques de déraillement sont également un aléa qu'il faut tenir en compte.

⁷³ Le «Leq» représente la moyenne de l'énergie sonore perçue pendant une période donnée (dans ce cas-ci, 24 heures). L'emploi de cet indicateur est nécessaire puisque, pour un ensemble de véhicules en mouvement, le bruit instantané fluctue fortement.

⁷⁴ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/plan_15-a.pdf

15.3 Les défis reliés aux contraintes naturelles et anthropiques

- L'adaptation aux changements climatiques et aux aléas naturels;
- Établir une protection contre les différentes contraintes naturelles et anthropiques.

15.4 Grandes orientations pour les contraintes naturelles et anthropiques

- Accroître la résilience de la population;
- Promouvoir les connaissances sur l'adaptation aux différents aléas et contraintes, qu'ils soient d'ordre naturel ou anthropique.

15.5 Objectifs d'aménagement

- Identifier formellement les différentes contraintes naturelles et anthropiques;
- Établir des normes de protection adéquates.

CHAPITRE 16 LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET LES DENSITÉS D'OCCUPATION

Le plan d'urbanisme prévoit 9 grandes aires d'affectations du territoire, soit les affectations résidentielle, multifonctionnelle, touristique, industrielle, publique et institutionnelle, agricole dynamique, agroforestière, agricole et villégiature (voir plans 1/2⁷⁵ et 2/2⁷⁶ en annexes). Ces affectations ont pour but de confirmer les intentions et objectifs du conseil municipal quant à la vocation des différents territoires de la municipalité.

Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Rivière-du-Loup est présentement en révision. Ce plan, ainsi que les règlements d'urbanisme qui en découlent intégreront toutes les dispositions connues à ce jour.

La description des affectations du sol et des densités de son occupation présentée dans cette section se veut la plus exhaustive possible. De façon générale, elle comprend une description globale de l'affectation, les principaux usages privilégiés et des prescriptions pour les densités brutes d'occupation du sol pour les secteurs résidentiels. Pour les affectations où l'usage résidentiel n'est pas prépondérant, ce sont les normes minimales de lotissement prescrites dans le règlement sur le lotissement qui prévaut.

Le cadre institutionnel du gouvernement en matière d'urbanisme permet aux municipalités de planifier les usages existants et futurs en fonction des critères :

- Socioéconomiques
- Géographiques

- **Environnementaux**
- **Sécurité des personnes et des biens**
- **Santé**

**Critères
fondamentaux**

⁷⁵ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/p_urbanisme_20000_janv2017.pdf

⁷⁶ http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/documents/pdf/2017/p_urbanisme_pu_janv2017.pdf

Il est donc possible de découper le territoire en une multitude de zones qui répondent à différents objectifs de planification. Par exemple, l'affectation agricole indique qu'il s'agit d'une zone où les usages agricoles sont dominants, mais qu'il est possible, selon certaines spécifications, d'autoriser des usages résidentiels et commerciaux additionnels à l'usage résidentiel, par exemple.

Il est souhaitable d'encourager la mixité des usages dans une même affectation, car cela diminue les déplacements. Toutefois, cette mixité des usages doit être pondérée en fonction des trois critères fondamentaux cités plus haut. Dans certains cas, la mixité n'est pas possible.

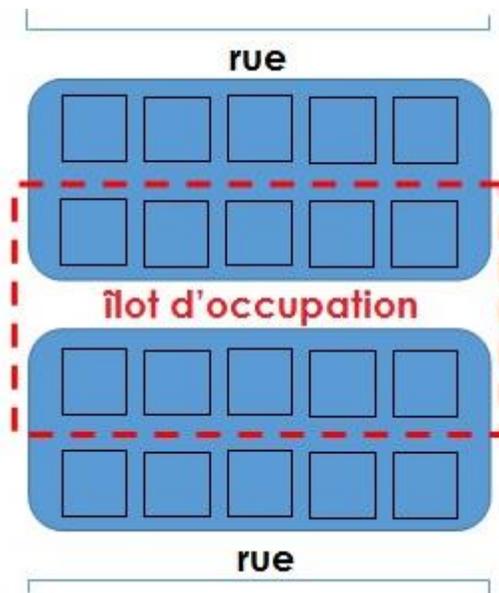
16.1 La densité d'occupation

La densité d'occupation résidentielle repose sur le nombre de logements à l'intérieur d'un îlot d'occupation. Elle se définit comme le rapport minimal ou maximal permis entre le nombre d'unités de logement et la superficie brute de l'îlot d'occupation.

La carte des îlots d'occupation repose sur les critères de découpage suivants :

- Les limites d'une rue, d'un fossé, un cours d'eau, d'une limite arrière de lot, un escarpement, etc.;
- En fonction de la distance du centre d'affaires
- En fonction d'un type de bâtiment, comme une maison unifamiliale;
- En fonction des objectifs de planification.

De façon générale, la densité minimale d'un îlot d'occupation est de 10 logements dans le périmètre urbain. Alors que la densité maximale peut atteindre 60 logements. La figure de la page précédente indique un exemple de découpage d'un îlot d'occupation. La densité d'occupation est illustrée dans le tableau suivant :



Zone au règlement de zonage	Densité de l'îlot d'occupation ou de la zone

16.2 Aire d'affectation résidentielle

L'affectation résidentielle vise principalement à reconnaître un secteur du périmètre d'urbanisation dont l'usage principal (dominant) doit demeurer résidentiel. Cette affectation pourrait autoriser différents types de bâtiment résidentiel (unifamilial, bifamilial, trifamilial et multifamilial) ou en privilégier un seul type. Certains usages commerciaux ou industriels artisanaux pourront être autorisés de façon additionnelle à l'usage résidentiel, soit au rez-de-chaussée, soit dans une partie de l'immeuble résidentiel, soit dans une partie d'un bâtiment complémentaire à l'usage résidentiel.

Tout le périmètre d'urbanisation de L'Isle-Verte est desservi par un réseau d'aqueduc et d'égout. Les densités d'occupation du sol peuvent donc varier en fonction des objectifs poursuivis.

16.2.1 L'écoquartier

Projet d'écoquartier

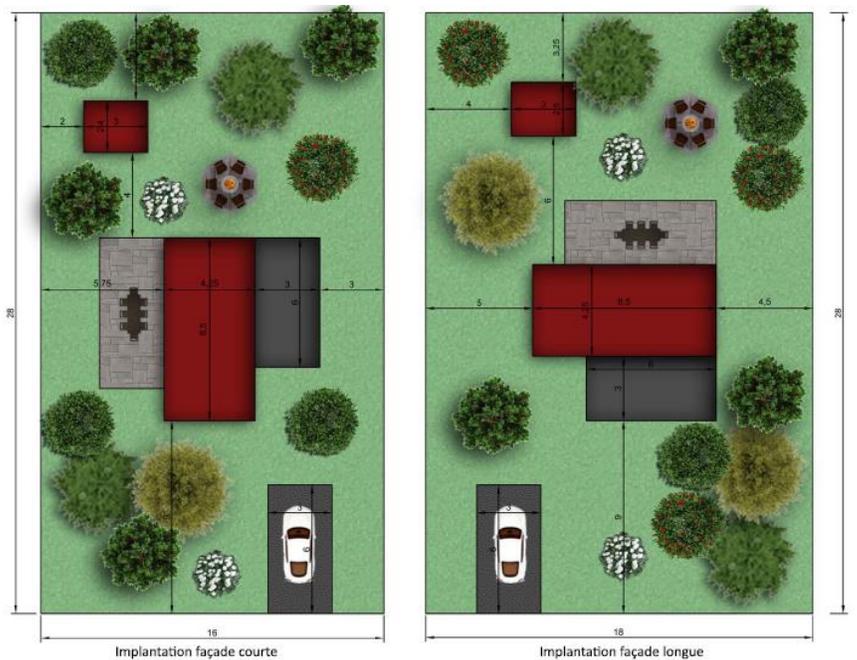
On retrouvera dans ce projet d'écoquartier un développement domiciliaire de type mini-maison. Ce développement est proposé dans un secteur boisé situé au sud-ouest du périmètre urbain. Ce lieu est traversé par un ruisseau.

Le projet comporterait, dans une première phase, de 10 à 12 résidences dont l'empreinte au sol serait d'environ 50 m². Les mini-maisons seraient déposées sur une dalle de béton ou sur pieux. Les terrains auraient une superficie de 500 m², permettant un agrandissement de la maison d'au plus de 10 m². Il sera possible d'implanter une remise et une terrasse, de même qu'une aire de stationnement pour un véhicule.

Le développement visera à réduire l'impact des infrastructures sur le milieu (ex. emprise réduite, intégration des transports actifs).

Le concept d'écoquartier intégrera aussi un espace communautaire dédié à des fonctions complémentaires (ex. stationnement, remisage, etc.) et à l'aménagement d'un jardin communautaire.

Le projet doit faire l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble. Un plan type illustre l'aménagement proposé d'un emplacement.



16.3 Aire d'affectation multifonctionnelle

Principalement composée d'immeubles résidentiels, l'affectation multifonctionnelle reconnaît la présence de différents usages compatibles avec la fonction résidentielle et bien souvent implantés depuis plusieurs dizaines d'années.

Description des différentes zones une fois le découpage accepté

16.4 Aire d'affectation d'affaires

Cette délimitation a pour but de faciliter la conversion des commerces autoroutiers vers des commerces axés sur l'industrie touristique.

L'hébergement, la vente de souvenir, d'artisanat, des produits du terroir, la fabrication artisanale, les ateliers d'artisans, les galeries d'art, la restauration, hôtellerie, etc. seront privilégiés.

L'industrie touristique doit s'articuler autour de deux thématiques essentielles pour procurer une expérience unique aux touristes de passage et ceux qui viendront séjourner à L'Isle-Verte : le fleuve et l'agriculture en circuit court. Tout naturellement, les couleurs bleu, vert et or devraient être privilégiées dans l'affichage commercial.

Les événements à caractère touristiques devraient toujours être associés à cette aire d'affectation. Par exemple, un circuit patrimonial devrait débuter et se terminer dans cette aire d'affectation.

16.5 L'affectation industrielle

L'affectation industrielle vise la création d'emplois. L'affectation industrielle est localisée en périphérie du périmètre d'urbanisation. Elle offre un potentiel intéressant aux futurs entrepreneurs.

Tous les usages industriels modérés sont autorisés dans l'aire d'affectation industrielle de même que les usages commerciaux à forte contrainte et para-industriels. L'industrie lourde est prohibée. Les entreprises qui s'apparentent à de l'industrie lourde, mais de type artisanal, pourront y être autorisés à la condition que soit démontré que les nuisances (bruits, odeurs, fumées, etc.) générées seront réduites au minimum ou que des mesures d'atténuation soient mises en place.

On devra réserver un terrain d'un hectare pour la mise en place d'un incubateur industriel (motel industriel). Une bande boisée de 10 mètres minimum devra être conservée du côté est pour limiter les nuisances.

16.6 L'affectation publique et institutionnelle

L'affectation publique et institutionnelle vise à localiser et maintenir des secteurs du cœur villageois au bénéfice de la population isle-vertoise. C'est pourquoi l'on retrouve différents usages dont la principale fonction est de desservir la population.

Description de la zone une fois le découpage accepté

16.7 L'affectation agricole dynamique

Entièrement incluse à la zone agricole provinciale protégée par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (LPTAA), l'aire d'affectation dynamique regroupe les grands secteurs où l'activité agricole est très présente et où le nombre de terres en friche est relativement faible. La mise en valeur de ces terres et leur protection sont importantes puisqu'elles représentent 95,8 % du territoire agricole de L'Isle-Verte. Très encadrée par la LPTAA, l'aire agricole dynamique doit privilégier les usages agricoles.

Toutefois, entre l'autoroute 20 et le périmètre urbain, de part et d'autre de la route de Saint-Paul, la municipalité aimerait encourager les agriculteurs pour qu'ils louent des petites parcelles de terre pour une culture maraichère. D'abord destiné à l'alimentation de la population locale et ensuite pour la vente dans un marché public ou ailleurs. Il en est de même sur les parcelles de terre qui longent la rue Seigneur Côté.

16.8 L'affectation agroforestière

Également incluse à la zone agricole provinciale, l'affectation agroforestière regroupe les secteurs agricoles moins dynamiques où sont présentes une majorité de terres en friche, et dans certains cas, des terres impropres à une agriculture intense ou même jamais cultivées. Certaines enclaves agricoles dynamiques peuvent toutefois s'y retrouver. Toutefois, ce type de milieu ne représente que 4,2 % des terres agricoles.

16.9 L'affectation de villégiature

L'affectation de villégiature permet de consolider certains espaces où il existe une concentration de résidences et quelques terrains vacants. Il n'y a que le territoire de la Pointe à la Loupe dans cette affectation.

CHAPITRE 17 PLAN D'ACTION

Chapitres	Défis	Orientations	Objectifs	Actions
Chapitre 6 La démographie et le logement	<ul style="list-style-type: none"> • Attirer de jeunes familles; • Maintenir en place la population actuelle et vieillissante; • Parvenir à adapter le stock de logements à la réalité démographique . 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la disponibilité de logements de qualité qui satisfont tous les ménages; • Encourager la diversification des types de logement. • Publiciser le programme d'aide gouvernemental pour l'adaptation de domicile; 	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer le maintien en bon état des immeubles résidentiels; • Favoriser l'adaptation du stock de logements à la réalité démographique; • Mettre en place un écoquartier. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place un programme d'aide à la rénovation extérieure; • Autoriser l'implantation d'un logement supplémentaire dans les maisons de type unifamilial; • Évaluer la possibilité de mettre en place un programme d'encouragement à la construction et à l'agrandissement; • Adopter un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour la rue Saint-Jean Baptiste; • Publiciser sur le site Internet un guide des bonnes pratiques en matière de rénovation qui découle du PIIA; • Établir un inventaire des résidences pouvant être réaménagé pour une population vieillissante. • Établir un inventaire des immeubles qui pourrait bénéficier d'un programme de rénovation; • Accompagner réglementaire pour la mise en place d'un écoquartier.

Chapitres	Défis	Orientations	Objectifs	Actions
<p>Chapitre 7 Le commerce</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Éviter l'éparpillement des commerces hors de la zone d'affaires; • Implanter une véritable activité touristique; • Maintenir une variété de commerces de proximité; • Augmenter le nombre d'ateliers d'artiste; • Favoriser l'implantation d'atelier artisanal; • Créer des emplois de qualité; • Soutenir la création d'emplois sur le territoire; • Soutenir les travailleurs autonomes; • Assurer une meilleure fluidité de la circulation motorisée; • Augmenter l'offre 	<ul style="list-style-type: none"> • Faciliter les liens entre les employeurs et le bassin de main-d'œuvre disponible; • Faciliter le réseautage des travailleurs autonomes; • Soutenir la conversion de la route 132 pour la mobilité non motorisée; • Soutenir des mesures d'adaptation pour convertir des bâtiments pour de nouveaux espaces commerciaux; • Soutenir les initiatives pour favoriser les commerces de proximité; • Favoriser les initiatives promotionnelles 	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des espaces partagés pour les travailleurs autonomes; • Autoriser les usages commerciaux additionnels à l'habitation dans la zone d'affaires; • Mettre en place un marché public; • Utiliser l'affichage commercial pour mettre en place une image de marque; • Mettre en place une signalisation touristique; • Autoriser les usages additionnels : atelier d'artiste et atelier artisanal à l'usage résidentiel; • Mettre en place un nouveau stationnement hors rue. 	<ul style="list-style-type: none"> • Autoriser les usages commerciaux complémentaires à l'habitation de façon à favoriser le cœur villageois; • Mettre en place des conditions facilitantes pour les travailleurs autonomes; • Faciliter la vente de produits frais du terroir directement dans les commerces de proximités et dans les kiosques en bordure de la route; • Encourager les jardiniers amateurs; • Publiciser sur le site Internet les espaces commerciaux disponibles; • Établir un bottin des travailleurs autonomes et la publiciser sur le site Internet; • Établir un inventaire de l'affichage commercial; • Faire une analyse des forces et faiblesses en matière commerciale; • Trouver un local communautaire pour les travailleurs autonomes (espace de <i>coworking</i>); • Trouver un emplacement pour un marché public; • Effectuer une analyse pour développer une image de marque (<i>branding</i>) commercial et touristique (centré sur les produits artisanaux); • Faire une analyse des événements et des activités promotionnelles qui se dérouleront dans l'espace public;

Chapitres	Défis	Orientations	Objectifs	Actions
	de stationnement hors rue	(fête au village, vente trottoir, etc.); <ul style="list-style-type: none"> • Accompagner les initiatives d'autonomie alimentaire; 		<ul style="list-style-type: none"> • Établir le calendrier de ces événements sur le site Internet; • Mettre en place un comité pour coordonner ces événements.

Chapitres	Défis	Orientations	Objectifs	Actions
<p>Chapitre 8 L'industrie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer un équilibre entre le développement industriel et la protection de l'environnement • Assurer la cohabitation harmonieuse avec les autres usages à proximité; • Offrir des emplacements de qualité afin d'attirer de nouvelles industries; • Assurer la sécurité et la santé de la population à proximité des industries; • Dompter le phénomène de dévitalisation; • Attirer de nouveaux investissements. 	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager la relocalisation dans le futur parc industriel des entreprises produisant des nuisances sur le voisinage; • Favoriser la relocalisation vers le futur parc industriel les entreprises industrielles qui sont situées au nord du périmètre d'urbanisation. • Encourager les initiatives de développement industriel; • Accompagner les promoteurs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réserver un espace pour l'implantation d'un incubateur d'entreprises dans le futur parc industriel; • Mettre en place les services municipaux dans le futur parc industriel. 	<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer une analyse financière pour établir le coût de l'implantation d'un incubateur d'entreprises; • Effectuer une analyse financière pour établir les coûts des travaux pour l'implantation des services municipaux dans le futur parc industriel; • Faire un inventaire des possibilités d'utilisation des espaces vacants (bâtiments et terrains) pour un usage industriel; • Publier sur le site Internet de la municipalité le résultat de cet inventaire.

Chapitres	Défis	Orientations	Objectifs	Actions
<p>Chapitre 9 Les activités touristiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un nombre de places d'hébergement adéquat et diversifié; • Une diffusion de l'information touristique étendue et accessible sur un téléphone portable; • Capturer un large pourcentage des visiteurs en transit vers l'île Verte; • Maintenir et mettre en valeur le patrimoine bâti et naturel; • Une offre touristique en fonction des principes sous-jacents au tourisme durable; • Une mobilité non motorisée sur la rue Seigneur Côté; • Offrir des bornes de recharge pour 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'implantation de nouveaux lieux d'hébergements; • Améliorer et bonifier les infrastructures touristiques existantes; • Accompagner les initiatives pour de nouvelles infrastructures touristiques; • Favoriser la mobilité non motorisée; • Développer la route des fumoirs; • Promouvoir la route du saule; • Favoriser la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation; 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter de 30% le nombre de visiteurs au kiosque d'information (sur 3 ans); • Augmenter de 50% le nombre de places d'hébergement (sur 3 ans); • Diversifier le type d'hébergement; • Aménager l'espace du quai pour qu'il soit plus attrayant; • Aménager un lien cyclable et piétonnier entre l'espace du quai et la rue Saint-Jean-Baptiste (axe de la rue du Quai); • Autoriser l'implantation d'un camping; • Rénover le kiosque d'information touristique; • Implanter un affichage touristique sur 	<ul style="list-style-type: none"> • Commander une étude pour bâtir une campagne promotionnelle sur les attraits touristiques de L'Isle-Verte; • Moderniser le site Internet et créer une section dédiée au tourisme durable; • Effectuer une étude sur les possibilités offertes par le tourisme durable; • Mettre en place des bornes WI-FI dans les lieux publics; • Effectuer une étude pour cerner l'identité touristique de L'Isle-Verte afin de construire une image de marque (<i>branding</i>); • Mettre en place un programme d'aide pour la construction ou la transformation d'immeuble pour de l'hébergement touristique; • Évaluer les possibilités de mettre en place davantage d'équipements pour la mobilité non motorisée (marquage au sol, trottoir, piste cyclable, sentier, etc.); • Mettre en place des <i>webcam</i>, dont les images seront diffusées sur le site Internet, qui pointent sur les paysages identitaires de L'Isle-Verte; • S'assurer d'une bonne couverture du territoire par le réseau téléphonique sans fil.

Chapitres	Défis	Orientations	Objectifs	Actions
	<p>autos électriques;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Saisir l'opportunité de mieux connaître les touristes qui se dirigent vers l'île verte. 		<p>l'autoroute 20 et sur la route 132;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uniformiser la signalisation touristique; • Relier entre eux les principaux sites d'intérêts touristiques par des liens piétonniers (non motorisés). 	

Chapitres	Défis	Orientations	Objectifs	Actions
Chapitre 10 le milieu agricole	<ul style="list-style-type: none"> • Bien connaître l'agriculture traditionnelle; • Soutenir toutes les entreprises agricoles • Favoriser l'accès aux produits frais; • Diversifier les types de production; • Augmenter le nombre d'horticulteurs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer la pérennité de l'activité agricole; • Assurer la protection des meilleures terres agricoles; • Mettre en valeur les produits alimentaires différents; 	<ul style="list-style-type: none"> • Atteindre une superficie de 2 hectares en culture pour une agriculture en circuit court sur les terres agricoles à proximité du village; • Maintenir le même nombre d'agriculteurs actifs pour les 3 prochaines années; 	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place une section sur le site Internet concernant les produits agricoles en circuit court; • Évaluer la superficie des terres agricoles qui pourrait être disponible pour l'horticulture; • Effectuer un bilan annuel du nombre de fermes en activité et du nombre d'agriculteurs (et employés) sur le territoire; • Constituer un inventaire des terres à revitaliser qui pourraient être louées à court terme (à publier sur le site Internet); • Mettre en place un marché public avec les produits locaux;
Chapitre 11 Les biens patrimoniaux	<ul style="list-style-type: none"> • La mise en valeur des paysages identitaires; • La mise en valeur des biens patrimoniaux; • L'équilibre entre la conservation et la modernité; • L'accessibilité du patrimoine bâti pour le tourisme. 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la sauvegarde des bâtiments dont la valeur patrimoniale est élevée; • Encourager les bonnes pratiques en matière de rénovation; • Favoriser l'utilisation du multimédia pour la mise en valeur du patrimoine bâti. 	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver les points de vue sur les paysages identitaires; • Prioriser les bâtiments en fonction de la valeur patrimoniale; • Élaborer un guide sur les caractéristiques du patrimoine bâti pour faciliter la rénovation; • Adopter un 	<ul style="list-style-type: none"> • À partir de l'étude sur les paysages identitaires de la MRC, évaluer la possibilité d'identifier de façon plus précise les paysages identitaires de L'Isle-Verte; • Mettre en place des ateliers d'animation en collaboration avec la Fondation du patrimoine de L'Isle-Verte (rénovation patrimoniale, horticulture, etc.); • Effectuer une étude sur la valeur patrimoniale des bâtiments et des secteurs dans lesquels ils sont situés afin de les prioriser sur l'ensemble du territoire; • Évaluer les nouvelles technologies pour

Chapitres	Défis	Orientations	Objectifs	Actions
			<p>règlement concernant la démolition d'immeuble;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adopter un règlement sur les plans d'intégration et d'implantation architecturale pour la rue Saint-Jean-Baptiste et les secteurs du Verger et Villeray; 	<p>la mise en valeur du patrimoine;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place un programme d'aide pour la rénovation des bâtiments patrimoniaux.
Chapitre 12 Les réseaux de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir des réseaux de transport performant (fluidité); • Maintenir des réseaux de transport sécuritaire pour tous (l'accessibilité); • Des infrastructures de transport de qualités qui supporte l'économie; • Trouver un équilibre entre les différents modes 	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuer à faire diminuer le nombre d'accidents routiers; • Favoriser la cohabitation des modes de transport; • Favoriser le covoiturage; • Favoriser la mobilité non motorisée 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter de 5 % par année le nombre de km de route en bon état; • Augmenter la sécurité des déplacements tous modes confondus; • Mettre en place des corridors scolaires; • Diminuer les nuisances occasionnées par la mobilité motorisée; • Implanter une nouvelle 	<ul style="list-style-type: none"> • À partir du PIIRL et du PISRMM, s'assurer de suivre le calendrier des interventions sur le réseau routier municipal; • Investir 5 % du budget consacré à la voirie dans les infrastructures de transport actif; • Établir les priorités d'interventions en matière de sécurité pour tous les modes de transport; • Évaluer la possibilité d'implanter un nouveau sentier de randonnée pédestre; • Documenter l'expérience des rues en sens unique pour fin d'évaluation; • Évaluer la possibilité de connecter tous lieux touristiques par des aménagements qui favorisent la mobilité non motorisée;

Chapitres	Défis	Orientations	Objectifs	Actions
	de transport.		<p>signalisation routière sur les rues Saint-Jean Baptiste et La Noraye;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmenter l'éclairage sur rue; • Implanter une bande piétonne sur le segment 004 de la rue du Quai; • Connecter tous les aménagements pour piétons et vélos; • Augmenter le nombre de sentiers pour la randonnée pédestre. 	<ul style="list-style-type: none"> • Établir les priorités d'actions que l'on retrouve aux articles 12.3 et 12.4.
Chapitre 13 Les équipements municipaux	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir les équipements municipaux en bon état; • Mettre en place de nouveaux équipements municipaux en fonction de la capacité financière des contribuables. 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser à l'amélioration des services à la population; • Maintenir des services municipaux de grande qualité; • Favoriser la mise en place d'équipements de loisir pour la 	<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer la vidange des étangs d'épuration; • Restreindre sévèrement les usages à proximité des puits d'eau potable et les zones de recharge en eau; • Mettre en réseau 	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir des alternatives pour les utilisateurs d'équipements de loisir; • Évaluer la possibilité d'occuper ou d'acquérir un immeuble pour les activités municipales;

Chapitres	Défis	Orientations	Objectifs	Actions
		communauté.	l'ensemble des équipements de loisir; <ul style="list-style-type: none"> • Offrir un espace communautaire intergénérationnel .	
Chapitre 14 Les milieux naturels	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir les fonctions écologiques des milieux naturels • Trouver un équilibre entre la conservation des écosystèmes naturels et le développement économique; • Trouver un équilibre entre protéger les milieux naturels et les mettre en valeur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser leur protection; • Promouvoir les connaissances sur les milieux naturels; • Favoriser la mise en valeur des milieux naturels pour les activités touristiques; 	<ul style="list-style-type: none"> • Remettre à niveau et ajouter des équipements pour la mise en valeur des milieux naturels existants; • Publiciser davantage cet aspect particulier pour en faire une image de marque; • Développer des outils de communication adaptés au téléphone intelligent. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dans la section tourisme durable du site Internet, publier les attraits touristiques qui concernent les milieux naturels que l'on retrouve à L'Isle-Verte et à proximité; • Effectuer une étude pour introduire du contenu interactif sur les milieux naturels adapté au téléphone intelligent; • Évaluer la meilleure façon d'intervenir pour mettre en valeur les milieux naturels, tout en les préservant.

Chapitres	Défis	Orientations	Objectifs	Actions
<p>Chapitre 15 Les zones de contraintes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'adaptation aux changements climatiques et aux aléas naturels; • Établir une protection contre les différentes contraintes naturelles et anthropiques. 	<ul style="list-style-type: none"> • Accroître la résilience de la population; • Promouvoir les connaissances sur l'adaptation aux différents aléas et contraintes, qu'ils soient d'ordre naturel ou anthropique. 	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier formellement les différentes contraintes naturelles et anthropiques; • Établir des normes de protection. 	<ul style="list-style-type: none"> • Participer aux différents comités sur les changements climatiques; • Revoir la carte de la zone inondable de la rivière Verte; • Revoir les cartes des zones à risque de mouvement de terrain;

Annexe A :

[Plan des grandes affectations du territoire Janvier 2017 \(Plan 1/2\)](#)

[Plan des grandes affectations du territoire Janvier 2017 \(Plan 2/2\)](#)

Plan d'urbanisme

LES RÉSEAUX DE TRANSPORT

[Classification des routes de L'Isle-Verte \(Ensemble de la municipalité\) - Plan 12-A](#)

[Classification des routes de L'Isle-Verte \(Ensemble de la municipalité\) - Plan 12-B](#)

LES ÉQUIPEMENTS MUNICIPAUX

[Localisation des équipements municipaux de L'Isle-Verte \(Périmètre d'urbanisation\) - Plan 13-A](#)

[Localisation des équipements municipaux de L'Isle-Verte \(Périmètre d'urbanisation\) - Plan 13-B](#)

LES MILIEUX NATURELS

[Localisation des milieux naturels d'intérêt écologique de L'Isle-Verte - Plan 14-A](#)

LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

[Localisation des différentes contraintes - Plan 15-A](#)

[Site Web](#)