PROVINCE DE QUÉBEC **RÈGLEMENT NUMÉRO 01-17**
MUNICIPALITÉ DE LAURIER-STATION

RÈGLEMENT RÉVISANT LE PLAN D'URBANISME

AVIS DE MOTION : 24 avril 2017
ADOPTION: 1er mai 2017
ENTRÉE EN VIGUEUR : 12 juillet 2017

AMENDEMENT 01-18 : 11 avril 2018

MODIFIÉ PAR :
Règlement 04-21adopté le 12 avril 2021 et en vigueur le 15 avril 2021

LE CONSEIL DE LA MUNICIPALITÉ DE LAURIER-STATION DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

PROVINCE DE QUÉBEC
M.R.C. DE LOTBINIÈRE MUNICIPALITÉ
DE LAURIER-STATION

RÈGLEMENT No 01-17

RÈGLEMENT RÉVISANT LE PLAN D'URBANISME

ATTENDU QUE la Corporation municipale du village de Laurier-Station, MRC de Lotbinière, est régie par les dispositions du *Code municipal du Québec*, L.R.Q., c. C-27.1;

ATTENDU QU'en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la municipalité se doit d'avoir un plan d'urbanisme en vigueur;

ATTENDU QUE la municipalité a adopté le règlement no 03-15 intitulé «Règlement révisant le plan d'urbanisme» qui est entré en vigueur le 2 mai 2016;

ATTENDU QUE la municipalité a révisé l'ensemble de sa règlementation en matière d'urbanisme, tel que le règlement de zonage, le règlement de lotissement, le règlement de construction et le règlement relative aux permis, aux certificats et à la gestion des règlements d'urbanisme;

ATTENDU QU'en vertu de l'article 110.10.1 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme,* la municipalité doit, sous peine de nullité, adopter le règlement de remplacement le jour oì il adopte celui qui revise le plan;

ATTENDU QU'en vertu de l'article 110.3.1 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme,* la municipalité doit réadopter sans modification le règlement révisant le plan;

ATTENTU QU'un avis de motion a été dument donné par la résolution 110-17 adopté à la séance extraordinaire du conseil municipal tenu le 24 avril 2017;

En conséquence, il est proposé par le conseiller monsieur Frédéric Dion, appuyé par le conseiller monsieur Marcel Demers, et résolu unanimement que le présent règlement soit adopté et que le conseil municipal décrète ce qui suit :

Table des matières

CHAPITRE 1 – CONTEXTE DE LA PLANIFICATION 1
1.1 Objectifs du nouveau plan d'urbanisme 1
1.2 Contenu du plan d'urbanisme 1
CHAPITRE 2 – DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES 3
2.1 Titre et numéro de règlement 3
2.2 Abrogation des règlements antérieurs 3
2.3 Terminologies 3
CHAPITRE 3 - PORTRAIT DU TERRITOIRE 5
3.1 Contexte territorial et environnemental 5
3.1.1 Localisation 5
3.1.2 Périmètre urbain 6
3.1.3 Réseaux de transport et de services 6
3.1.4 Caractéristiques des déplacements sur le territoire 7
3.1.5 Milieu naturel 8
3.1.6 Contraintes naturelles et anthropiques 9
3.2 Éléments sociodémographiques 9
3.2.1 Population et mobilité 9
3.2.2 Aînés et familles 10
3.2.3 Ménages et revenus 11
3.2.4 Scolarité et emploi 11
3.3 Fonction résidentielle 12
3.3.1 Caractéristiques de la fonction résidentielle 12
3.3.2 Caractéristiques des logements 12
3.4 Fonction commerciale et de services 13
3.4.1 Entreprises commerciales et de services 14
3.4.2 Services municipaux 14
3.4.3 Service d'utilité publique 14
3.5 Fonction industrielle 14
3.6 Fonction agricole 15
3.7 Fonction touristique 15
3.8 Espaces verts et patrimoine 16
3.8.1 Espaces verts 16
3.8.2 *Patrimoine* 16
CHAPITRE 4 – FORCES ET FAIBLESSES DE LA MUNICIPALITÉ 17
4.1 Synthèse des forces et faiblesses 17
CHAPITRE 5 – GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT, OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE 20
5.1 Orientations de la MRC de Lotbinière 20
5.2 Orientations de la municipalité de Laurier-Station 21
5.2.1 Orientation 1 : L'offre de milieux de vie diversifiée et de qualité. 22
5.2.2 Orientation 2 : La redéfinition du centre-ville et de ses artères principales, et son positionnement comme pôle régional de services. 23
5.2.3 Orientation 3: Le renforcement de Laurier-Station comme pôle industriel et commercial. 24
5.2.4 Orientation 4 : La protection et la mise en valeur des milieux à conserver. 25
5.2.5 Orientation 5: La consolidation et le renforcement de la vision de Laurier- Station comme milieu de vie accueillant et soucieuse de la qualité de vie de ses citoyens. ... 26
5.2.6 Orientation 6: La mise en valeur des potentiels agricoles. 27
CHAPITRE 6 – CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE 28
CHAPITRE 7 – GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION 30
7.1 Périmètre d'urbanisation 31
7.1.1 Description des affectations à l'intérieur du périmètre urbain 32
7.1.2 Description des affectations à l'extérieur du périmètre urbain 34
7.2 Usages autorisés 35
CHAPITRE 8 – PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION, TRACÉ PROJETÉ ET AUTRES RÉSEAUX DE TRANSPORTS 36
8.1 Réseau routier 36
8.1.1 Description du réseau routier 36
8.1.2 Débit de circulation 37
8.1.3 Réseau de camionnage 37
8.2 Tracé projeté des principales voies de circulation 37
8.3 Autres réseaux de transport 38
8.3.1 Transport ferroviaire 38
8.3.2 Transport collectif et alternatif 38
8.3.3 Voies cyclables et piétonnières 38
8.3.4 Sentiers de motoneige et de quad 38
CHAPITRE 9 – AUTRES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION 39
9.1 Sites d'intérêts locaux 39
9.2 Dispositions réglementaires s'appliquant à l'ensemble du territoire 39
CHAPITRE 10 – ENTRÉE EN VIGUEUR 39
ANNEXES
Annexe 1 - Tableau des usages principaux autorisés par aire d'affectation 43
Annexe 2 – Carte de localisation 44
Annexe 3 – Concept d'organisation spatiale 45
Annexe 4 – Carte des grandes affectations 46

Annexe 5 – Carte du réseau routier et infrastructures 47

Liste des figures

Figure 1 - Localisation de la municipalité dans la MRC.....6
Figure 2 - Évolution de la population de Laurier-Station et de la MRC de Lotbinière. 10
Figure 3 - Âge de la population, 2011 11
Figure 4 - Pourcentage de l'ensemble des commerces et services selon leur type.....13
Figure 5 - Forces et faiblesse de la municipalité 17
Figure 6 - Concept d'organisation spatiale 28
Figure 7 - Grandes affectations.....30
Figure 8 - Grandes affectations du sol et désignation au plan d'urbanisme 32
Figure 9 - Réseau routier et infrastructures.....36

CHAPITRE 1 – CONTEXTE DE LA PLANIFICATION

Le plan d'urbanisme est l'instrument de planification territoriale d'une municipalité qui établit les grandes lignes directrices de son organisation physique et traduit une vision d'ensemble du territoire. Il se veut l'élément de transition entre la planification régionale exprimée par le *Schéma d'aménagement* de la MRC et la réglementation des municipalités locales comme le règlement de zonage, de construction, de lotissement, etc. En effet, la conception d'un plan d'urbanisme doit s'effectuer en conformité avec les exigences prévues au schéma d'aménagement, dans ce cas-ci celui de la *MRC de Lotbinière*, et celle des règlements en conformité avec le plan d'urbanisme.

1.1 Objectifs du nouveau plan d'urbanisme

Les principaux objectifs de l'actuelle révision du plan d'urbanisme de Laurier-Station sont les suivants:

- Actualiser le plan d'urbanisme de 2005 afin qu'il réponde aux nouveaux enjeux de la municipalité;
- Préciser et clarifier certaines orientations de développement et objectifs afin de pouvoir mettre en œuvre des actions concrètes;
- Permettre que la municipalité puisse se doter d'outils de planification et de réglementation plus précis et qui répondent à sa réalité, à ses préoccupations et à ses nouveaux objectifs;
- Établir de nouvelles dispositions ou modifier celles existantes pour tenir compte du courant jurisprudentiel, d'une application simplifiée, de l'intérêt commun et des nouvelles réalités ou tendances en matière d'urbanisme et d'inspection municipale.

1.2 Contenu du plan d'urbanisme

Le plan d'urbanisme constitue la prémisse à plusieurs autres documents de planification dont se dote la municipalité. Ce dernier doit donc contenir plusieurs éléments afin d'être en mesure de faire une planification de l'organisation de l'ensemble de son territoire. Ainsi, la L.A.U. prévoit des éléments qui doivent obligatoirement être inclus au plan d'urbanisme et d'autres qui sont facultatifs.

Ainsi, les éléments obligatoires sont les suivants :

- Les grandes orientations d'aménagement du territoire de la municipalité;
- Les grandes affectations du sol et les densités de son occupation;
- Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transports.

Le plan d'urbanisme peut également inclure :

- Les zones à rénover, à restaurer ou à protéger;
- La nature, la localisation et le type des équipements et infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire;
- Les coûts approximatifs afférents à la réalisation des éléments du plan;
- La nature et l'emplacement projeté des principaux réseaux et terminaux d'aqueduc; d'égouts, d'électricité, de gaz, de télécommunication et de câblodistribution;
- La délimitation à l'intérieur du territoire municipal d'aires d'aménagement pouvant faire l'objet de programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et/ou de plans d'aménagement d'ensemble (PAE).

Par conséquent, suivant ces dispositions légales, la révision du plan d'urbanisme de Laurier-Station comprend les sections suivantes:

- Le portrait du territoire;
- Les forces, les faiblesses de la municipalité;
- Les grandes orientations et objectifs d'aménagement;
- Le concept d'organisation spatiale;
- Les grandes affectations du sol et les densités d'occupation;
- Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transports de la municipalité.

CHAPITRE 2 – DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

2.1 Titre et numéro de règlement

Le présent règlement s'intitule «*Règlement révisant le plan d'urbanisme*» et porte le numéro 01-17. Il est adopté et mis en vigueur conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

2.2 Abrogation des règlements antérieurs

Le présent règlement remplace le plan d'urbanisme (règlement 03-06), datant de 2005, et tous les autres règlements relatifs au *Plan d'urbanisme* et à ses amendements.

2.3 Terminologies

Dans le cadre du présent plan d'urbanisme, à moins que le contexte n'indique un sens différent, les mots et expressions ci-après mentionnés ont le sens et la signification qui leur sont attribués ci- dessous:

Grandes orientations d'aménagement:
Ligne directrice qui régit l'ensemble du développement.

Grande affectation du sol:
Corresponds à l'attribution, à un secteur de la municipalité, d'une utilisation ou d'une vocation donnée, qui regroupe un ensemble d'activités qui font partie d'un même ensemble.

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.A.U.):
Principale loi québécoise en matière de planification, de réglementation et d'intervention en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Municipalité:
Désigne la municipalité de *Laurier-Station*.

Municipalité régionale de comté (MRC):
Une MRC regroupe toutes les municipalités d'un même territoire d'appartenance formant une entité administrative, dans ce cas-ci la *MRC de Lotbinière*.

Parc industriel:
Lorsque ce présent document fait mention du parc industriel, ce dernier réfère au parc industriel régional du schéma d'aménagement et de dévelopement de la *MRC de Lotbinière*.

Périmètre d'urbanisation:
Délimite le territoire d'urbanisation de la municipalité incluant les secteurs déjà urbanisés et ceux dans lesquels elle entend implanter les nouveaux secteurs d'expansion urbaine. Ce périmètre est déterminé par le schéma d'aménagement et de développement.

Plan d'urbanisme:

Document de planification qui établit les grandes lignes directrices de l'organisation physique d'une municipalité.

Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) :

Règlement discrétionnaire permettant à une municipalité de faire une évaluation qualitative d'un projet ou d'un bâtiment au moment d'une demande de permis ou de certificat. Le règlement permet ainsi à la municipalité d'assurer la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale tout en tenant compte des particularités de chaque situation (ex. aménagements et constructions dans un milieu dense avec un intérêt architectural, etc.).

Revenu médian:

Salaire qui démontre le niveau où la moitié des salariés de la population gagne moins et l'autre moitié gagne plus.

Schéma d'aménagement et de développement (SAD):

Document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une municipalité régionale de comté (MRC), dans ce cas-ci de la *MRC de Lotbinière*.

Zone d'aménagement prioritaire (ZAP):

Affectation urbaine représentant un secteur de la municipalité qui sera développé au cours des prochaines années (horizon de 0-15 ans).

Zone de réserve:

Affectation urbaine représentant un secteur de la municipalité qui sera développé lorsque 60% des zones d'aménagement prioritaires seront utilisées.

CHAPITRE 3 - PORTRAIT DU TERRITOIRE

La conception d'un plan d'urbanisme passe d'abord par une connaissance approfondie du territoire et de ses milieux de vie.

Cette connaissance repose, dans ce présent document, sur les éléments qui suivent :

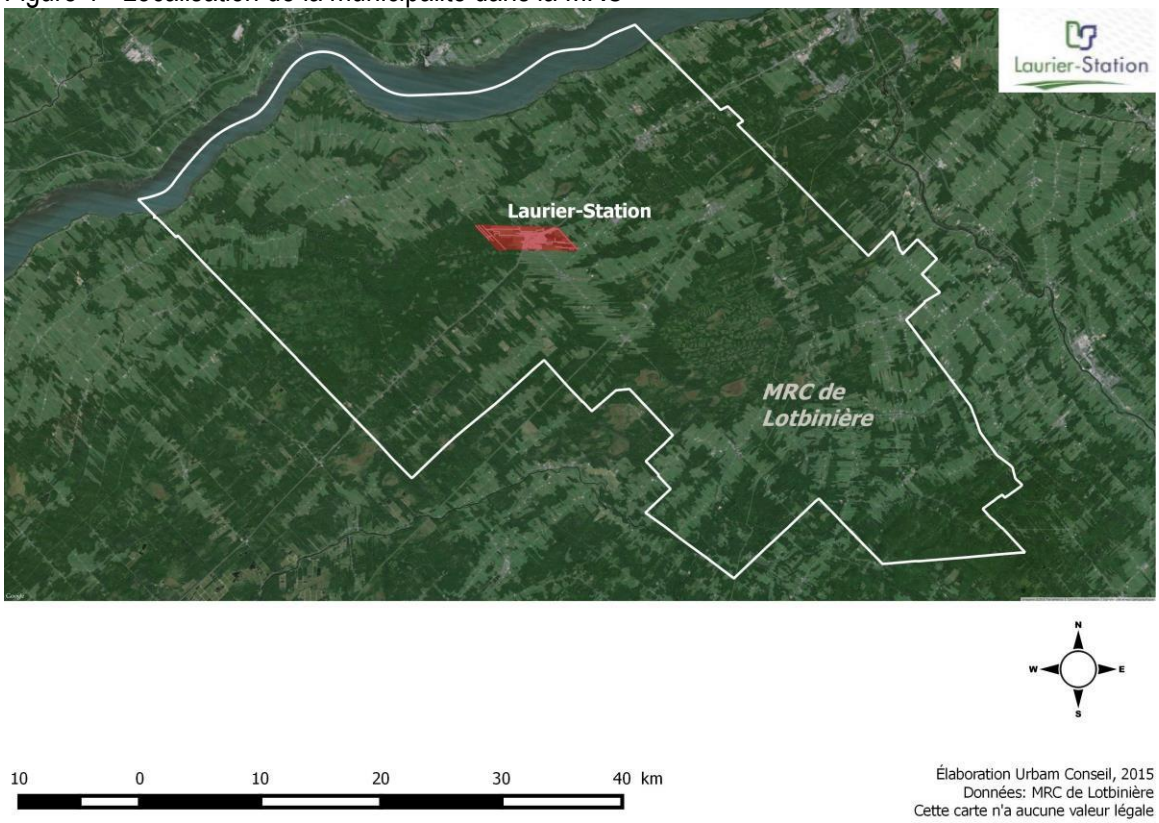
- Contexte territorial et environnemental;
- Éléments sociodémographiques;
- Milieu bâti et déplacements;
- Fonctions: résidentielle, commerciale et de services, industrielle, agricole et touristique;

3.1 Contexte territorial et environnemental

3.1.1 Localisation

La municipalité de Laurier-Station fut fondée en 1951, le long du parcours de la voie ferrée. Cette localisation stratégique a permis à la municipalité de se développer. Aujourd'hui localisée au croisement de ce chemin de fer, mais aussi de l'autoroute 20 et de la route 271, la municipalité est située au coeur de la MRC de Lotbinière, dans la région administrative de Chaudière-Appalaches, à proximité des grands centres urbains de Lévis et de Québec. Elle constitue la plus petite municipalité de la MRC en termes de superficie, qui représente environ 12 km^2. Laurier-Station a des limites communes avec les municipalités de Notre-Dame-du-Sacré-Coeur-d'Issoudun au nord, de Saint-Apollinaire à l'est, de Saint-Flavien au sud et de Saint-Janvier-de-Joly à l'ouest. L'une des caractéristiques physiques de la municipalité est le fait qu'elle est scindée en deux par le passage de l'autoroute 20.

Figure 1 - Localisation de la municipalité dans la MRC



3.1.2 Périmètre urbain

Modifié par 04-21

Selon le Schéma d'aménagement, le périmètre urbain de Laurier-Station représente 352,2 hectares, ce qui comprend 38,5 hectares pour l'affectation du parc industriel, 26,4 hectares pour l'affectation de zone de réserve, 234,4 hectares représentent des espaces déjà bâtis ou occupés et 52,1 hectares sont en lien avec l'affectation de zone d'aménagement prioritaire. Laurier-Station possède le 2e plus grand périmètre urbain parmi les municipalités de la MRC de Lotbinière. Le périmètre urbain de Laurier-Station et ses affectations sont expliqués plus en détail dans le présent plan d'urbanisme (voir la section 7. *Grandes affectations du sol et densités d'occupation).*

3.1.3 Réseaux de transport et de services

La présence de l'autoroute 20 a fortement influencé le paysage de la plaine de Lotbinière, en favorisant l'implantation de municipalités à vocation industrielle comme Laurier-Station. En plus de l'autoroute 20, le réseau routier de la municipalité se compose des routes locales, dont les principales artères sont la rue Saint-Joseph, le boulevard Laurier et la rue de la Station. Il est à noter que la rue Saint-Joseph et le boulevard Laurier appartiennent au Ministère des transports, ce qui limite les possibilités d'aménagements urbains.

Un chemin de fer traverse la municipalité d'est en ouest. Il n'y a toutefois pas de gare desservant la municipalité. Plusieurs corridors énergétiques traversent le territoire de la municipalité, soit un gazoduc ainsi qu'une ligne hydroélectrique.

3.1.4 Caractéristiques des déplacements sur le territoire

Tel que mentionné précédemment, la présence de l'autoroute 20 et de la voie ferrée créent une barrière dans la municipalité. Il y a également la présence des voies d'entrée et de sortie de l'autoroute. Ainsi, les déplacements actifs vers le sud de la municipalité, où se concentrent les principaux services, sont plus difficiles pour les résidents de la partie nord.

En outre, à l'intérieur du milieu bâti, on remarque que l'emprise de plusieurs rues de la municipalité, à l'approche des intersections, s'élargit pour atteindre une largeur importante pour une rue locale.

Déplacements des travailleurs

La grande majorité des citoyens actifs se déplace pour se rendre à leur travail en automobile (soit 85%). Parmi eux, la majorité représente le conducteur (à 82%), ce qui veut dire que le covoiturage n'est pas une habitude courante. Ce mode de déplacement implique une circulation plus importante dans la municipalité aux heures de pointe (81% des travailleurs quittent leur domicile pour le travail entre 5h00 et 9h00). Selon le *Recensement de la population de 2011 de Statistique Canada*, aucun des répondants ne prend le transport en commun, malgré la présence du Parc-O- Bus et du point d'embarquement du transport *Express Lotbinière* pour les personnes travaillant à l'extérieur. En outre, 10,4% des travailleurs vont à pied et 4,4% à vélo.

La médiane de durée du trajet pour se rendre au travail est très peu élevée, soit de 10,9 minutes, ce qui est un avantage pour les résidents de la municipalité.

Déplacements des familles et des aînés

La Politique des aînés et de la famille établit des actions concernant le déplacement des personnes à risque, notamment les enfants et les aînés, afin de renforcer leur sentiment de sécurité lors de leur déplacement. Les actions portent notamment sur le ralentissement de la vitesse de circulation dans certaines zones et l'accroissement de la sécurité des piétons et des cyclistes. La circulation et le passage des motoneiges sur le trottoir de certaines artères amènent également certaines problématiques au niveau de la sécurité des piétons.

De plus, le document *Plan de déplacement-Secteur Centre de Lotbinière* vise à renforcer les déplacements piétonniers scolaires, notamment en renforçant la sécurité et en mettant de l'avant l'importance des déplacements actifs pour les jeunes. Dans ce document, on peut noter que le mode de transport le plus utilisé est l'autobus scolaire puisque 67% des élèves habitent à plus de 1,5 km de l'école. Toutefois, 54% des parents disent être assez ou très intéressés à laisser leurs enfants se déplacer à l'école à pied ou à vélo si le trajet était mieux aménagé.

Les principales problématiques exposées par ce document et qui nuisent aux déplacements des enfants sont, notamment, un réseau piétonnier peu développé et l'absence d'infrastructure cyclable, l'irrespect du code de la sécurité routière par les automobilistes, une configuration des rues locales peu favorable au respect des limites de vitesse, une configuration problématique des intersections, l'absence de marquage et une délimitation floue entre la voie publique et les stationnements hors rue.

Réseaux piétonnier et cyclable

Le réseau piétonnier et cyclable de Laurier-Station est très peu développé. On retrouve quelques trottoirs sur les rues de la Station et le boulevard Saint-Joseph. En outre, aucune rue ne comporte d'aménagement cyclable. La vitesse est tout de même limitée à 30 km/h, ce qui constitue une mesure favorable pour assurer la cohabitation des différents usagers de la route.

Finalement, le Schéma d'aménagement propose la projection du prolongement du réseau cyclable régional par la réalisation d'un accotement asphalté désigné traversant la municipalité.

3.1.5 Milieu naturel

La municipalité est située dans le vaste territoire agricole de la MRC de Lotbinière, qui s'étend depuis les plaines du Saint-Laurent jusqu'aux contreforts appalachiens. Cet élément caractérise principalement le paysage naturel de la région. La municipalité est plus précisément située dans la plaine de Lotbinière: au plan géomorphologique, ce secteur présente un relief relativement plat.

Le paysage de Laurier-Station est composé du centre urbain, d'un milieu forestier relativement important[1] et de plusieurs cours d'eau.

[1] La superficie du milieu forestier est importante lorsqu'on la compare avec la superficie totale de la

3.1.6 Contraintes naturelles et anthropiques

Comme illustrée au Schéma d'aménagement, la nappe phréatique est en général peu profonde sur le territoire de la municipalité, incluant la zone au nord avec une vocation industrielle. Sa vulnérabilité est donc très élevée à cet endroit et elle est en général d'une vulnérabilité élevée sur l'ensemble du territoire de la municipalité.

Le développement de la municipalité en termes de superficie est limité, puisque la municipalité de Laurier-Station est déjà très densifiée et que les limites de ses zones résidentielles sont entourées: au nord, d'une zone industrielle; à l'ouest, d'une zone agricole dynamique; au sud, de la limite de la municipalité avec celle de Saint-Flavien. À droite, nous retrouvons la plus grande zone prioritaire d'aménagement (ZPA) pour un futur développement. Laurier-Station a aussi une zone de réserve, identifiée au Schéma d'aménagement, à l'intérieur de son périmètre urbain pour un développement résidentiel à plus long terme, si besoin. Notons également qu'une portion du territoire est inutilisable; cette dernière comprend notamment l'emprise de l'autoroute 20 et celle du chemin de fer qui traversent la municipalité. Le Schéma d'aménagement identifie cette portion comme étant une zone sensible au bruit routier, y limitant également le développement.

Finalement, la municipalité possède des contraintes dues aux branches des rivières qui sillonnent le territoire, rendant plus problématique le développement urbain dans certains secteurs.

3.2 Éléments sociodémographiques

3.2.1 Population et mobilité

La population de Laurier-Station comptait 2645 résidents en 2014, pour une densité de 219 habitants par kilomètre². Elle est la 4e municipalité en importance de par sa population dans la MRC (8,6% de la population totale de la MRC), malgré son territoire restreint.

La tendance démographique à long terme indique, comme le tableau ci-dessous le démontre, une augmentation de la population de la municipalité, toute comme celle de la MRC.

Figure 2 -Évolution de la population de Laurier-Station et de la MRC de Lotbinière

Année	Laurier-	MRC	Province de
1996	2434	27 274	7 246 897
2001	2425 (-	27 357	7 396 415
2006	2445	27 651	7 631 873
2011	2667	29 922	8 007 656
2014	2645 (-	30 883	8 214 672

Source: Estimation de la population des municipalités du Québec 1996-2014, Institut de la statistique du Québec

La variation de la population de Laurier-Station a donc été de 8,7% entre 1996 et 2014[2]. Ces dernières années ont connu une meilleure amélioration en générale de la population, malgré la légère diminution entre 2011 et 2014.

En ce qui a trait à la mobilité des citoyens, en 2011, 350 personnes qui demeuraient dans une autre municipalité 5 ans auparavant ont déménagé à Laurier-Station, ce qui représente 14,6% de la population (donc, 14,6% de la population totale de Laurier-station en 2011 provient d'une autre municipalité et représente des personnes qui ont déménagé depuis 5 ans, soit entre 2006 à 2011). Cette donnée confirme également la tendance, puisque la mobilité 1 an auparavant (donc en 2010), indique que 130 personnes ont déménagé à Laurier-Station, soit une augmentation de 5% en une année.

3.2.2 Aînés et familles

Le principal élément distinctif de Laurier-Station est la présence d'un grand nombre de jeunes contrairement aux tendances régionales (vieillissement de la population et faible taux de natalité)33.

Ainsi, comme le démontre la figure 3, le nombre de jeunes (0 à 19 ans) est supérieur à Laurier- Station que dans l'ensemble de la MRC et de la province de Québec.

[2] Selon l'Institut de la Statistique du Québec, une révision de Statistique Canada a apporté des modifications à la population totale du Québec. La comparaison des nouvelles estimations avec celles disponibles précédemment montre des changements parfois importants, notamment après 2006. Ainsi, les nouvelles estimations modifient à la hausse la population entre 2007 et 2011. Ainsi, l'Institut de la Statistique avance que les estimations de population de la période 2006-2011 s'arriment au Recensement de 2006 et au Recensement de 2011 et peuvent être considérées comme définitives. Toutefois, les estimations de la période 2011-2013 ont comme point de départ les comptes du Recencement de 2011, auxquels est ajoutée une estimation du bilan des différents événements démographiques enregistrés (naissance, décès et mouvement migratoire). Ces estimations de population ne sont pas définitives et feront l'objet d'une révision à la suite du Recensement de 2016. Par conséquent, une certaine prudence est de mise dans l'analyse de l'évolution récente de la population.

[3] En effet, selon l'*Institut de la statistique du Québec*, le nombre de jeunes âgés de 15 à 29 ans est en diminution depuis quelques années dans la région administrative de Chaudière-Appalaches, selon le portrait actuel et évolutif des jeunes de 15-29 ans*, Institut de la Statistique du Québec*, juin 2013

Figure 3 - Âge de la population, 2011

Groupe d'âge	Laurier-Station	MRC (%)	Province de Qc (%)
0-4 ans	6,6	6,4	5,6
5-14 ans	11,2	10,8	10,4
15-19 ans	7	6,4	6
20-24 ans	6,1	5,7	6,2
25-44 ans	24,7	23,9	25,8
45-54 ans	16	16,2	16,1
55-64 ans	13,5	14,5	13,8
65-74 ans	9,1	9,4	8,8
75-84 ans	4,4	4,9	5,2
85 et plus	1,5	1,8	1,9

Source: Statistique Canada, recensement 2011

L'âge médian de la population de Laurier-Station était de 40,6 ans en 2011, légèrement en dessous de celle de la province qui est de 41,9 ans. L'âge médian de la MRC de Lotbinière était de 42,2 ans en 2011. En 2006, l'âge médian était de 39 ans. La municipalité compte environ 440 familles avec enfants, nombre qui est en augmentation depuis 2006.

En outre, le groupe d'âge représentant les personnes de 55 ans et plus a considérablement augmenté entre 2006 et 2013, soit de 32% pour atteindre 845 personnes.

La municipalité de Laurier-Station, dans la perspective de vouloir maintenir une qualité de vie supérieure pour les aînées et les familles, a adopté en 2014 sa *Politique des aînés et de la famille de Laurier-Station*. Cette politique vise, à travers différents axes d'intervention, à orienter ses actions en pensant prioritairement aux familles et aux aînés dans toutes les décisions qui relèvent de leurs juridictions.

3.2.3 Ménages et revenus

Le revenu total médian des ménages de la municipalité était de 41 274$ en 2005 pour diminuer à 40 829$ pour l'année fiscale 2010. Ce revenu total médian des ménages représente des revenus inférieurs à celui pour l'ensemble du Québec, qui est de 51 842 $ (pour 2010).

3.2.4 Scolarité et emploi

La municipalité comptait 680 résidents (soit 36% de la population totale) qui n'avaient aucun diplôme en 2006 contre 535 en 2011 (soit 26% de la population), ce qui représente une amélioration du niveau de scolarité. Ce chiffre est au-dessus de la moyenne de la province, qui était de 22% en 2011. La MRC avait également 26% de sa population sans aucun diplôme pour 2011.

En 2011, la population active était de 77,7% (soit 1605 personnes), contre 22,3% de personnes inactives (soit 460 personnes). Cette donnée démontre une amélioration du taux d'emploi au sein de la municipalité. En effet, en 2006, on retrouvait une population active de 72,8% (soit 1365 personnes) contre 27,2% de population inactive (soit 510 personnes).

Une des caractéristiques de la municipalité est son taux de chômage très bas. Le taux de chômage est passé de 2,6% en 2006 (7% pour la province) à de 3,7 % en 2011 (7,2% pour la province). L'augmentation du taux de chômage étant principalement dû au context économique des industries.

Pour 2011, les principaux secteurs d'emploi étaient, par ordre décroissant: 1) les métiers, transport et machinerie et les domaines apparents (365, soit 23% des emplois), 2) la fabrication et les services d'utilité publique (350, soit 22% des emplois), 3) les ventes et services (330 soit 21% des emplois) et 4) les affaires, finances et administrations (215 soit 14% des emplois).

Finalement, selon l'*Institut de la statistique du Québec*, l'indice de remplacement de la main- d'œuvre, soit le rapport entre le nombre de jeunes en emploi (20-29 ans) et le nombre de personnes en voie de prendre leur retraite (55-64 ans), multiplié par 100, est en diminution dans la région de Chaudière-Appalaches depuis 2001[4].

3.3 Fonction résidentielle

3.3.1 Caractéristiques de la fonction résidentielle

La fonction résidentielle constitue une grande composante du territoire de la municipalité. La majorité des développements résidentiels se concentrent au sud de la rue de la Station et à l'est de la rue Saint-Joseph, deux des axes principaux de la municipalité. Le parc immobilier de Laurier- Station est majoritairement composé de maisons unifamiliales isolées et, dans une moindre mesure, de bifamilliales ou multifamiliales. Nous retrouvons également 10 unités d'habitations offertes par l'Office municipal d'Habitation, un parc de maisons mobiles ainsi qu'une résidence pour personnes âgées. L'une des caractéristiques de Laurier-Station est la densité de sa population par km2, qui était de 200,1 en 2006 et de 219,3 en 2011, ce qui est très élevé. En comparaison, la densité est de 17,8 habitants par km2 pour la MRC de Lotbinière.

3.3.2 Caractéristiques des logements

Pour 2011, le nombre total de logements privés de Laurier-Station était de 1070; de ce nombre, 750 étaient occupés par leurs propriétaires et 320 étaient en location.

Entre 1988 et 2003, 209 nouvelles constructions, la grande majorité en milieu urbain,

[4] Portrait actuel et évolutif des jeunes de 15-29 ans, Institut de la Statistique du Québec, juin 2013

ont été érigées dans la municipalité. De plus, entre 1997 et 2006, 109 permis pour des constructions neuves (bâtiments principaux) ont été délivrés.

On retrouve au sein de la municipalité, en 2015, une soixantaine de terrains prêts à construire, destinés principalement à de nouvelles familles. Notons qu'il y a également 6 zones d'aménagement prioritaire (ZAP) identifiées au règlement de zonage, pour du futur développement à vocation résidentielle.

Selon l'Inventaire des maisons construites avant 1950, 91% des unités résidentielles ont été construites depuis 1951. Le cadre bâti est donc constitué en majorité de maisons récentes. Selon Statistique Canada, 130 bâtiments auraient été construits avant 1960 et selon le Schéma d'aménagement de la MRC, 78 maisons ont été construites ou semblent avoir été construites avant 1950, soit avant la création de la municipalité. En outre, l'Inventaire des maisons construites avant 1950 identifie quelques propriétés qui ont été construites avant 1900. Ces résidences plus anciennes sont principalement situées sur la route Saint-Joseph Nord et Sud. Puisque la municipalité subit une certaine pression pour son développement, il y a une grande importance de préserver ces bâtiments qui représentent une partie de son patrimoine bâti.

3.4 Fonction commerciale et de services

L'un des traits distinctifs de la municipalité est la grande abondance de l'offre commerciale et de services. En effet,le répertoire de la municipalité démontre environ 120 entreprises de commerces et de services sur le territoire de Laurier-Station, réparties principalement sur trois artères importantes : le boulevard Saint-Joseph, le boulevard Laurier et la rue de la Station. Un autre secteur commercial est également présent au nord de l'autoroute 20.

Figure 4 - Pourcentage de l'ensemble des commerces et services selon leur type

Type	%
Commerces et services	48,3
Services municipaux	14,2
Restauration/hébergement	10
Santé/aide à la personne	8,3
Garage/essence	7,5
Éducation, services de garde	4,2
Services financiers	3,3
Supermarché, dépanneur	2,5
Concessionnaires automobiles	1,7

Source: Site Internet de la municipalité de Laurier-Station (http://www.ville.laurier-station.qc.ca), avril 2015

3.4.1 Entreprises commerciales et de services

Les résidents de Laurier-Station peuvent bénéficier de la présence au sein de leur territoire de ces entreprises qui sont importantes pour préserver une qualité de vie et conserver l'attrait qu'exerce la municipalité sur les nouveaux résidents. Il est notamment possible d'y retrouver des services financiers (dont une caisse populaire Desjardins), des services de garde (dont deux installations en CPE), une école, un centre local de services communautaires (CLSC), quelques dépanneurs et épiceries, un bureau de poste, une clinique médicale, des pharmacies, etc. Toutefois, on dénote peu d'offres commerciales répondant aux besoins de proximité des résidents dans les secteurs situés au nord de l'autoroute 20.

3.4.2 Services municipaux

Au niveau des services municipaux, on retrouve notamment une bibliothèque, une caserne d'incendie, la cour municipale de la MRC de Lotbinière, une chapelle dont la salle sert également de salle multifonctionnelle ainsi qu'un complexe récréatif comprenant notamment la seule piscine intérieure de la MRC, un terrain de tennis, un gymnase, un terrain de soccer, un centre de conditionnement physique et une patinoire. De plus, la municipalité est l'hôte du siège social de plusieurs organismes, en plus de fournir des locaux pour d'autres services et organismes. On y trouve la société d'aide au développement de la collectivité de Lotbinière (SADC), le centre local de développement (CLD) ainsi que la Corporation de Défense des Droits sociaux (CDDS). Les services municipaux, de santé et d'éducation sont dispersés principalement sur le boulevard Saint- Joseph et le long de la rue de la Station.

3.4.3 Service d'utilité publique

Deux municipalités, Laurier-Station et Saint-Flavien, ont créé une régie pour la gestion de l'eau : la *Régie intermunicipale d'aqueduc d'égout de Lotbinière-Centre* afin de desservir leur territoire. L'usine de traitement des eaux est située à Saint-Flavien. Au total, on compte 15 kilomètres de conduites d'eau, majoritairement construites de fonte entre 1960 et 1980. Aussi, on retrouve plusieurs prises d'eau potable à Saint-Flavien. Finalement, la quasi-totalité des citoyens de Laurier-Station a accès au traitement des eaux usées et au réseau d'aqueduc.

Modifié par 04-21

3.5 Fonction industrielle

Le parc industriel est situé au nord de la municipalité de Laurier-Station. La proximité des villes de Québec et de Lévis ainsi que la présence de l'autoroute Jean-Lesage (20) sont des facteurs de localisation indéniables. D'ailleurs, les industries sont principalement localisées le long de cette autoroute. Il est à noter que tous les terrains disponibles à la construction appartiennent à la municipalité.

L'espace industriel occupe une place importante dans la municipalité (26 hectares divisés entre le parc industriel et deux autres secteurs). Au total, une douzaine d'entreprises génèrent plus de neuf cents emplois. Le secteur qui se démarque le plus est le secteur du meuble avec plusieurs industries majeures qui emploient environ de 300 personnes.

Finalement, en vigueur depuis février 2015, un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI - règlement 09-14), a été mis de l'avant pour mieux encadrer les nouveaux projets de reconversion dans toutes les zones industrielles. En effet, suite à la crise économique, plusieurs entreprises industrielles ont diminué leurs superficies, laissant ainsi des espaces et de grands bâtiments vacants. D'autre part, la configuration des lots fait en sorte qu'ils ne peuvent être divisés malgré leurs importantes superficies.

3.6 Fonction agricole

Une grande partie de Laurier-Station (presque le trois quarts du territoire) possède un bon potentiel agricole, selon le Schéma d'aménagement. Toutefois, on y retrouve peu d'exploitation agricole. On comptait, en 2003, deux exploitations bovines et de pâturage, de petite et moyenne importances sur le territoire de la municipalité. Ce nombre est en diminution depuis 1997, où l'on retrouvait alors 4 exploitations, puis 3 en 2000.

Finalement, nous retrouvons dans la municipalité la présence de 5 îlots déstructurés, comprenant actuellement 16 maisons. Le potentiel de nouvelles constructions pourrait être de 7 à 10 dans ces îlots, si certains étaient divisés.

3.7 Fonction touristique

De par sa situation géographique à proximité d'une autoroute et la présence de plusieurs sentiers de motoneige et de quad, la municipalité de Laurier-Station constitue un point d'arrêt pour différents circuits. On y retrouve un restaurant et des services de restauration rapide situés près de l'autoroute. Un hôtel-motel est également présent sur le territoire et il est situé à proximité des sentiers de quad et de motoneige. En outre, un circuit de vélo (circuit des Plaines) passe par la municipalité.

3.8 Espaces verts et patrimoine

3.8.1 Espaces verts

La MRC de Lotbinière, de même que la municipalité de Laurier-Station, désirent s'inscrire dans la tendance mondiale visant la protection des milieux naturels et des paysages. Puisque la municipalité est relativement récente, on remarque peu de grands arbres dans le noyau urbain et dans les zones résidentielles. Des activités de reboisement ont d'ailleurs déjà été mises en place avec les citoyens qui le désirent afin de contrer ce phénomène. Le territoire de la municipalité possède tout de même une superficie constituée à 38,5% de boisée, dans les secteurs non construits, ce qui est considérable.

On retrouve également une grande zone située au centre de la municipalité comprenant un espace vert destiné aux activités de loisirs extérieures ainsi qu'un bassin de rétention aménagé dans un développement résidentiel récent.

3.8.2 *Patrimoine*

Les cœurs des villages témoignent encore aujourd'hui de l'organisation du territoire. Les fonctions commerciales et institutionnelles se regroupant en un périmètre restreint constituent une richesse patrimoniale. À Laurier-Station, comme dans d'autres municipalités de la région, la présence de bâtiments plus anciens est une trace du patrimoine à conserver.

Deux sites d'intérêt local sont présents sur le territoire et identifiés au Schéma d'aménagement, soit la gare, construite au début des années 1900, et la chapelle, construite entre septembre 1950 et janvier 1951.

CHAPITRE 4 – FORCES ET FAIBLESSES DE LA MUNICIPALITÉ

4.1 Synthèse des forces et faiblesses

L'élaboration du portrait du territoire a permis de définir les grandes caractéristiques de la municipalité de Laurier-Station. Ainsi, on ne peut que constater que la municipalité possède un fort potentiel de développement, autant résidentiel qu'industriel ou commercial, généré notamment par sa localisation stratégique, son offre en commerces, services, équipements et infrastructures municipales ainsi qu'une communauté relativement jeune et dynamique. Le tableau qui suit trace la synthèse de ce portrait.

Figure 5 - Forces et faiblesse de la municipalité

FORCES	FAIBLESSES
Territoire ▪ Situation géographique favorable, à proximité de l'autoroute 20, d'une route régionale, d'un chemin de fer et des grands centres urbains de Québec et Lévis; ▪ Grandes zones d'aménagement prioritaires et zones de réserve prévues pour futurs développements; ▪ Durée du trajet pour se rendre au travail peu élevé.	**Territoire** ▪ Municipalité divisée en deux par le passage de l'autoroute 20; ▪ Municipalité qui peut être freinée dans son développement en termes de superficie puisque son territoire est restreint (12 km²); ▪ Plusieurs emprises de rues larges diminuant la sécurité et le confort des piétons; ▪ Déplacements difficiles et problématiques entre la section nord et sud; ▪ Mode de déplacement orienté principalement sur la voiture; ▪ Déplacements problématiques pour les enfants et les aînés, notamment par un manque d'aménagement et d'infrastructures; ▪ Réseau piétonnier et cyclable peu développé; ▪ Nappe phréatique élevée; ▪ Présence de branches de rivières.

FORCES	FAIBLESSES
Indicateurs sociodémographiques ▪ Une communauté de 2703 résidents (2014), 3e population en importance dans la MRC; ▪ Une croissance démographique forte, mais qui ralentit légèrement depuis 2011; ▪ Attrait de la municipalité pour les nouveaux résidents démontré par leur mobilité depuis 5 ans; ▪ Population relativement jeune, nombre de familles en augmentation; ▪ Adoption d'une Politique des aînées et de la famille afin de guider les décisions municipales; ▪ Augmentation du nombre de diplômés depuis 2006; ▪ Augmentation du taux d'emploi et faible taux ▪ de chômage; ▪ Secteurs d'emplois diversifiés.	**Indicateurs sociodémographiques** ▪ Vieillissement de la population démontré par l'augmentation des 55 ans et plus; ▪ Revenu médian en diminution et inférieur à celui de l'ensemble de la province de Québec; ▪ Indice de remplacement de la main-d'œuvre en diminution dans la MRC.
Fonction résidentielle ▪ Densité de sa population très élevée ce qui favorise une qualité de vie et des déplacements actifs; ▪ Augmentation du nombre de logements privés depuis 2001; ▪ Plusieurs nouvelles constructions depuis les dernières années; ▪ Une soixantaine de terrains prêts à construire; ▪ Cadre bâti relativement jeune.	**Fonction résidentielle** ▪ Densité de sa population qui limite les nouveaux développements au centre-ville.
Fonction commerciale et de services ▪ Grande abondance d'entreprises de commerces et de services ainsi que de services municipaux et d'utilité publique; ▪ Service d'aqueduc et d'égout disponibles pratiquement pour l'ensemble des citoyens	**Fonction commerciale et de services** ▪ Peu d'offre dans le secteur Nord et déplacements difficiles pour accéder aux commerces du secteur Nord au secteur Sud.

FORCES	FAIBLESSES
Fonction industrielle ▪ Fonction favorisée par son emplacement géographique; ▪ Présence d'un pôle industriel; ▪ Secteur d'activité générant plusieurs emplois; ▪ Création d'un règlement afin d'encadrer les nouveaux projets, notamment ceux de requalification (règlement 09-14).	**Fonction industrielle** ▪ Diminution de l'occupation des bâtiments de certaines industries.
Fonction agricole ▪ Potentiel de 7 à 10 nouvelles constructions à l'intérieur des îlots déstructurés.	**Fonction agricole** ▪ Présence de 5 îlots déstructurés.
Fonction touristique ▪ Présence de sentiers de motoneige et de quad, ainsi qu'un circuit de vélo; ▪ Quelques infrastructures (hôtel, restaurants) sont présentes, notamment pour les utilisateurs des différents circuits.	**Fonction touristique** ▪ Globalement peu développée au sein de la municipalité.
Espaces verts et patrimoine ▪ Préoccupation de la municipalité pour la protection des milieux naturels et des paysages; ▪ Activités de reboisement avec la participation des citoyens; ▪ Présence d'un bassin de rétention aménagé; ▪ Présence de maisons anciennes caractéristiques du passé; ▪ Présences de 2 sites d'intérêt local, soit la gare et la chapelle.	**Espaces verts et patrimoine** ▪ Peu d'arbres dans le noyau urbain; ▪ Faible présence d'espaces verts publics; ▪ Aucun programme ou norme de préservation du patrimoine bâti en vigueur.

CHAPITRE 5 – GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT, OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

Le processus de planification de la municipalité de Laurier-Station débute par l'élaboration des grandes orientations d'aménagement de son territoire. Celles-ci sont les lignes directrices qui guideront le développement de la municipalité au cours des prochaines années. Ces orientations répondent au portrait du territoire et aux enjeux de la première partie.

Les grandes orientations de Laurier-Station sont semblables aux grandes orientations du schéma d'aménagement de la MRC de Lotbinière, mais spécifiques à son territoire municipal. En effet, au sens de la *Loi*, la réglementation municipale doit être conforme aux éléments du plan d'urbanisme qui, eux-mêmes, doivent être conformes aux orientations du schéma d'aménagement de la MRC.

Des orientations d'aménagement retenues par le conseil découlent les objectifs et les moyens de mise en œuvre qui sont les outils que la municipalité prévoit utiliser pour relever ses défis d'aménagement. Ces divers éléments permettent notamment d'encadrer la réglementation d'urbanisme. Ces orientations visent à répondre à un grand objectif que la municipalité entend poursuivre, « **Assurer la croissance démographique et économique de Laurier-Station et renforcer son rôle de municipalité polarisante au niveau régional** », c'est-à-dire de maintenir la population locale en place, encourager la venue de nouveaux ménages, accentuer le développement des activités commerciales et industrielles et assurer l'équilibre entre les services et cette croissance. Les orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre découlent de l'analyse des forces et faiblesses du territoire, mais également des documents de planification et politiques que la municipalité dispose, notamment *La politique des aînés et de la famille de Laurier-Station*, ainsi que du *Plan de déplacement, Centre de la MRC de Lotbinière*.

5.1 Orientations de la MRC de Lotbinière

Les grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire de Laurier-Station s'inscrivent à l'intérieur de celles retenues dans le cadre du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Lotbinière. Voici les grandes lignes de ces orientations:

- Planifier l'aménagement et le développement du territoire agricole en accordant la priorité aux activités et aux entreprises agricoles en zone

agricole, dans le respect des particularités du milieu, de manière à favoriser le développement économique;

- Développer des ensembles et des sites d'intérêt historique et culturel;
- Développer des potentiels touristiques du milieu;
- Améliorer et consolider les équipements, les infrastructures et les services publics;
- Améliorer la qualité de l'environnement;
- Contribuer au développement économique, social, communautaire, culturel et touristique de la MRC.

5.2 Orientations de la municipalité de Laurier-Station

Les grandes orientations de la municipalité, tout en demeurant conformes aux orientations de la MRC, sont articulées comme suit:

- L'offre de milieux de vie diversifiée et de qualité;
- La redéfinition du centre-ville et de ses artères principales, et son positionnement en pôle régional de services;
- Le renforcement de Laurier-Station comme pôle industriel et commercial;
- La protection et la mise en valeur des milieux à conserver;
- La consolidation et le renforcement de la vision de Laurier-Station comme milieu de vie accueillant et soucieuse de la qualité de vie de ses citoyens;
- La mise en valeur des potentiels agricoles.

5.2.1 Orientation 1 : L'offre de milieux de vie diversifiée et de qualité.

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Objectif 1.1 Favoriser le développement résidentiel dans les zones ciblées.	▪ Favoriser le développement résidentiel dans les zones d'aménagement prioritaires résidentielles, soit les secteurs suivants: - secteur au nord de la municipalité, entre les rues Jacques et Desjardins; - secteur au sud de la municipalité, à la frontière avec Saint-Flavien, dans le prolongement des rues Trépanier, Demers, Nault et Dubois; -secteur au sud de la rue du Vallon et à l'ouest du boulevard Saint- Joseph. ▪ Favoriser le développement résidentiel dans les zones de réserve, suite au développement des zones d'aménagement prioritaires, soit: - Secteur au sud de la rue de la Station, au sud de la rue des Pins; - Secteur au sud de la municipalité, entre le parc de maisons mobiles et la rue du Parc. ▪ Identifier des zones où les habitations de haute densité seront favorisées.
Objectif 1.2 Utiliser de façon optimale le territoire.	▪ Diversifier les modes d'habitation en favorisant les localisations optimales pour ces différents modes par le biais du règlement de zonage.
Objectif 1.3 Consolider et rehausser la qualité du noyau villageois.	▪ Doter la municipalité d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). ▪ Favoriser l'implantation de commerces et services de proximité dans le noyau villageois. ▪ Favoriser les déplacements actifs vers le noyau villageois par l'aménagement de trottoirs et de voies cyclables.
Objectif 1.4 Favoriser l'accueil d'une population diversifiée	▪ Favoriser la diversification de l'offre résidentielle (locatif, coopératif, propriété, etc.) afin de favoriser la mixité sociale et attirer les jeunes familles. Promouvoir des mesures incitatives pour favoriser l'achat d'une première résidence dans la municipalité.

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Objectif 1.5 Renforcer le pouvoir d'attraction des milieux de vie	▪ Prévoir l'aménagement de nouveaux parcs, îlots de verdure et équipements récréatifs pour les nouveaux secteurs résidentiels. ▪ Favoriser les commerces et services de proximité non loin des milieux de vie. Faciliter les déplacements actifs vers les points d'intérêt de la communauté (école, centre communautaire, parcs, commerces de proximité, etc.) par l'aménagement de trottoirs et de voies cyclables.

5.2.2 Orientation 2 : La redéfinition du centre-ville et de ses artères principales, et son positionnement comme pôle régional de services.

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Objectif 2.1 Établir une structure commerciale des pôles commerciaux en fonction de leur rayonnement et de leur complémentarité.	▪ Mettre en œuvre un programme d'embellissement avec des aménagements adaptés à chacun des pôles commerciaux existants : affichage, aménagement paysager, mobilier urbain, etc., notamment sur le boulevard Laurier qui constitue l'entrée de la municipalité. ▪ Favoriser la connexion entre les pôles commerciaux. ▪ Encourager l'implantation de commerces et de services de proximité visant à répondre aux besoins spécifiques des résidents. ▪ Adapter les dispositions réglementaires (usages, densité, normes, etc.) afin de favoriser la complémentarité et la mixité des usages commerciaux en fonction des pôles existants. ▪ Renforcer le noyau villageois par la création d'une zone de commerces et de services seulement en interdisant la construction de nouvelles résidences.

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Objectif 2.2 Utiliser de façon optimale le territoire.	▪ Dans la zone commerciale à vocation régionale et ayant une clientèle de passage, interdire la construction de nouvelles résidences. ▪ Attirer des nouveaux commerces dans la zone prioritaire d'aménagement située au nord de l'autoroute 20. ▪ Doter la municipalité d'un règlement pour permettre l'implantation de commerces dans certaines zones industrielles, ainsi que dans des zones résidentielles.
Objectif 2.3 Soutenir les commerces de proximité.	▪ Favoriser leur implantation dans les zones à proximité des milieux de vie.
Objectif 2.4 Soutenir et accompagner le développement des projets récréotouristiques qui génèreront un rayonnement et un positionnement régional.	▪ Favoriser les aménagements liés aux clientèles de passage.

5.2.3 Orientation 3: Le renforcement de Laurier-Station comme pôle industriel et commercial.

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Objectif 3.1 Utiliser de façon optimale le territoire.	▪ Favoriser l'implantation de nouveaux commerces et industries dans le parc industriel. ▪ Permettre l'implantation de commerces régionaux de grande envergure dans la zone du parc industriel. ▪ Doter la municipalité d'un règlement pour permettre l'implantation de commerces ou d'usages compatibles dans certaines zones industrielles. ▪ Autoriser que plusieurs usages principaux puissent s'exercer dans un même bâtiment et sur un même lot. ▪ Autoriser plusieurs bâtiments sur un même lot.
Objectif 3.2 Diminuer les conflits d'utilisation du sol avec les usages commerciaux et résidentiels	▪ Prévoir des mesures normatives pour l'aménagement d'écrans et/ou zones tampons entre les zones moyennement compatibles. ▪ Favoriser la revitalisation d'immeubles existants dans une optique de cohabitation harmonieuse des usages.

5.2.4 Orientation 4 : La protection et la mise en valeur des milieux à conserver.

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Objectif 4.1 Mettre en valeur le noyau villageois.	▪ Mettre en œuvre un programme d'embellissement avec des aménagements adaptés à chacun des pôles commerciaux existants, dont le noyau villageois : affichage, aménagement paysager, mobilier urbain, etc. ▪ Faciliter les déplacements actifs vers les points d'intérêt de la communauté, dont le noyau urbain.
Objectif 4.2 Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti et les paysages.	▪ Doter la municipalité d'un concept d'aménagement d'ensemble pour le boulevard Saint-Joseph et les sites d'intérêts. ▪ Assujettir certains secteurs à un Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'intégrer des objectifs et critères visant la préservation et la rénovation de bâtiments d'intérêt, maisons patrimoniales. ▪ Développer une approche incitative auprès des citoyens pour encourager la rénovation et la mise en valeur du patrimoine bâti.
Objectif 4.3 Améliorer la qualité visuelle de la municipalité.	▪ Établir un concept d'affichage approprié pour les différents pôles de la municipalité (boulevard Laurier, zone commerciale, noyau villageois). ▪ Améliorer l'aménagement paysager sur les axes principaux, notamment le boulevard Laurier, par l'installation de mobiliers urbains et de plantations adaptées au milieu. ▪ Améliorer la qualité de l'aménagement paysager près des édifices publics municipaux et aux entrées de la municipalité. ▪ Limiter l'entreposage extérieur dans les zones industrielles et commerciales et formuler des normes concernant les écrans visuels. ▪ Protéger et mettre en valeur les éléments participant à l'expérience du paysage, en particulier, l'activité agricole, le noyau urbain, les rangs agricoles. ▪ Promouvoir le programme de plantation d'arbres en milieu construit.

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Objectif 4.4 Protéger et préserver l'intégrité des rives des cours d'eau	▪ Fixer des conditions particulières d'implantation pour les lots bénéficiant de certains droits acquis. ▪ Prévoir des incitatifs pour le reboisement en lien avec les bâtiments situés près des rives.
Objectif 4.5 Protéger les milieux boisés.	▪ Prévoir des normes concernant l'abattage d'arbres en milieu urbain.
Objectif 4.6 Favoriser la création de parcs et d'espaces verts dans les milieux de vie.	▪ Prévoir l'aménagement de nouveaux parcs et d'îlots de verdure en milieu urbain.

5.2.5 Orientation 5: La consolidation et le renforcement de la vision de Laurier- Station comme milieu de vie accueillant et soucieuse de la qualité de vie de ses citoyens.

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Objectif 5.1 Accroître la sécurité des piétons et des cyclistes dans leurs déplacements actifs	▪ Revoir la configuration de certaines rues (largeur de l'emprise, rayon de courbure aux intersections, etc.) lors des travaux de réfection afin d'augmenter le sentiment de sécurité et le confort des piétons, et de mieux définir la délimitation entre l'espace public (rue, trottoir) et privé (stationnement des commerces). ▪ Prévoir la construction de trottoirs lors de l'ouverture de nouvelles rues et la réfection du réseau routier existant, et étudier la possibilité de prolonger les trottoirs aux extrémités de la municipalité. ▪ Revoir la signalisation routière, aménager des traverses supplémentaires et installer des lumières de rue aux endroits stratégiques. ▪ Ralentir la vitesse de circulation des véhicules dans les quartiers et la zone scolaire, notamment en configurant les rues pour assurer le respect des limites de vitesse de 30 km à l'heure. ▪ Prévoir l'emplacement d'un réseau cyclable. ▪ Ajouter du mobilier urbain (bancs, lampadaires, poubelles, etc.) sur les parcours les plus fréquentés.

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Objectif 5.2 Favoriser les déplacements actifs entre le Nord et le Sud (rue Saint-Joseph, route Laurier)	▪ Planifier l'ajout de trottoirs et de passages à piétons aux intersections. ▪ Favoriser des aménagements qui permettent de sentir la connexion entre les deux secteurs.
Objectif 5.3 Maximiser les infrastructures et investissements municipaux	▪ Prévoir l'amélioration des réseaux d'aqueduc et d'égout existants et maximiser l'utilisation des stations de pompage déjà existantes. ▪ Lors des travaux de réfection des rues, prévoir les modifications aux aménagements urbains (ex, ajout de trottoirs, diminution de la largeur des rues, etc.).
Objectif 5.4 Favoriser l'accès aux loisirs et à l'activité physique	Aménager de nouveaux espaces verts ou parc de jeux à proximité des milieux de vie. ▪ Améliorer les infrastructures sportives déjà présentes.

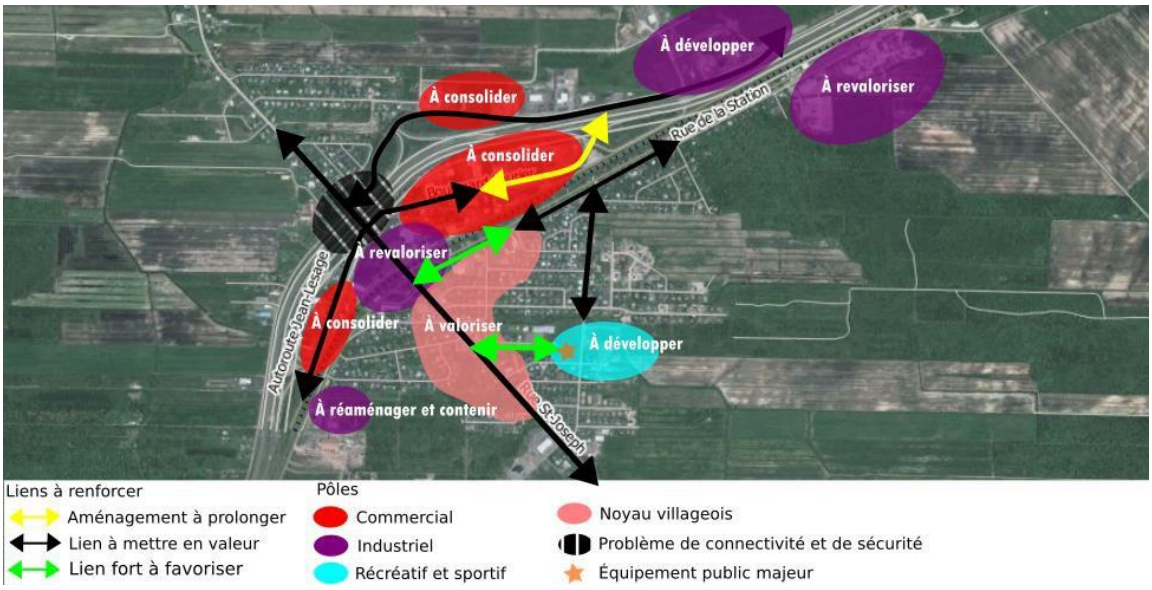
5.2.6 Orientation 6: La mise en valeur des potentiels agricoles.

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Objectif 6.1 Consolider l'utilisation du potentiel agricole et protéger les terres ayant du potentiel agricole.	▪ Accorder une protection adéquate aux terres agricoles qui ne bénéficient pas de droits acquis en vertu de l'article 105 de la LPTAA et présentant de bons potentiels pour la pratique de l'agriculture.
Objectif 6.2 Favoriser l'implantation des activités agricoles à l'intérieur de la zone agricole.	▪ Limiter les activités et les constructions à l'intérieur de la zone agricole réservée pour l'affectation parc industriel.
Objectif 6.3 Maximiser les infrastructures municipales déjà existantes en zone agricole.	▪ Permettre des usages commerciaux, résidentiels et industriels conformes à la LPTAA pour la zone agricole bénéficiant d'un droit acquis en vertu de l'article 105.
Objectif 6.4 Permettre l'implantation d'usage résidentiel en zone agricole.	▪ Reconnaître l'existence de 5 îlots déstructurés où se concentrera le développement résidentiel en zone agricole.

CHAPITRE 6 – CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale vise à structurer le territoire municipal en répondant aux orientations et objectifs de développement et d'aménagement de la municipalité de Laurier-Station. La figure 6 qui suit illustre schématiquement l'organisation générale projetée des différentes fonctions de la municipalité et les interrelations entre celles-ci.

Figure 6 - Concept d'organisation spatiale



Le concept d'organisation spatiale démontre les différents secteurs nécessitant une intervention ou une consolidation. La localisation relativement centrale et la grande accessibilité du boulevard Laurier, encouragent la concentration des commerces à cet endroit. En effet, les deux zones commerciales le long du boulevard Laurier sont déjà bien présentes, mais sont relativement discontinues. Il est donc souhaitable de consolider ces deux secteurs et donc d'y concentrer le développement commercial afin de créer une zone attractive et variée en termes d'offre commerciale.

La zone industrielle plus ancienne se situant au coeur de la municipalité, près des résidences, devrait être convertie éventuellement. Celle-ci crée une coupure au niveau du tissu urbain entre la zone commerciale du boulevard Laurier et le noyau villageois, deux secteurs importants du tissu urbain de Laurier-Station. Certaines actions ont déjà été entreprises en ce sens, et il est souhaitable de poursuivre dans cette veine. La conversion de cette zone industrielle permettra de diminuer le potentiel d'irritants liés à la cohabitation de fonctions très différentes et d'améliorer la continuité et l'harmonie du cadre bâti et des fonctions urbaines. La conversion de cette zone industrielle en zones commerciale et résidentielle pourrait venir contribuer à la complétion de la zone commerciale sur le

boulevard Laurier et à l'émergence du noyau villageois.

À contratrio, le nouveau parc industriel situé au Nord de l'autoroute est à consolider. Sa localisation ne crée aucune nuisance au développement de la municipalité et ne crée aucune coupure dans le tissu urbain. Elle est en retrait par rapport aux résidences et est à proximité de l'autoroute. Il est donc préférable de diriger les fonctions industrielles dans ce secteur et de favoriser seulement les activités industrielles et commerciales lourdes à proximité.

Le noyau villageois se retrouve quant à lui de part et d'autre de la chapelle. Ce secteur a un potentiel de redéveloppement et de revitalisation certain. En effet, plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial s'y retrouvent, mais le parcellaire et les fonctions d'un ancien petit centre-ville y sont encore présentes. Celles-ci sont aujourd'hui faibles, mais il serait bénéfique de mettre en valeur ce noyau villageois tant au niveau architectural qu'au niveau des fonctions commerciales et communautaires qu'il possédait auparavant. En effet, la mise en valeur de ce secteur pourrait encourager l'implantation de commerces locaux de petit gabarit qui pourraient devenir complémentaires à l'offre commerciale offerte sur le boulevard Laurier. Plusieurs moyens pourraient également être mis en place afin d'en améliorer le cadre bâti. La revitalisation du noyau villageois permettrait un certain dynamisme au coeur de la municipalité et engendrerait assurément une fréquentation plus importante des citoyens de ce secteur, ce qui aurait éventuellement un impact économique.

L'interrelation entre les différents points d'intérêt de la municipalité est d'une grande importance afin de faciliter la fréquentation de ceux-ci. Les flèches identifiées à la figure 6, représentent donc les secteurs à mettre en valeur par des aménagements favorisant la circulation des différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes) en toute sécurité. Elles représentent également les secteurs où il devrait y avoir une «signature» au niveau des aménagements et du mobilier urbain afin de les distinguer des autres secteurs de la municipalité (à l'exemple de ce qui a été réalisé sur une grande partie du boulevard Laurier). L'objectif étant toujours de permettre tous les types de transports, dans une préoccupation d'embellissement, mais aussi de sécurité des utilisateurs. À cet effet, le croisement entre l'autoroute et la rue Saint-Joseph est à analyser avec beaucoup d'attention.

Finalement, le lien entre le noyau villageois et le Complexe récréatif est à créer et à mettre en valeur. En effet, le Complexe se retrouve quelque peu enclavé dans un quartier résidentiel et n'a aucune visibilité à partir de la rue Saint-Joseph. Il serait donc important de créer un lien fort, par des aménagements et une signalisation adéquate, entre le noyau villageois et le Complexe récréatif qui est, sans contredit, un atout majeur pour la municipalité.

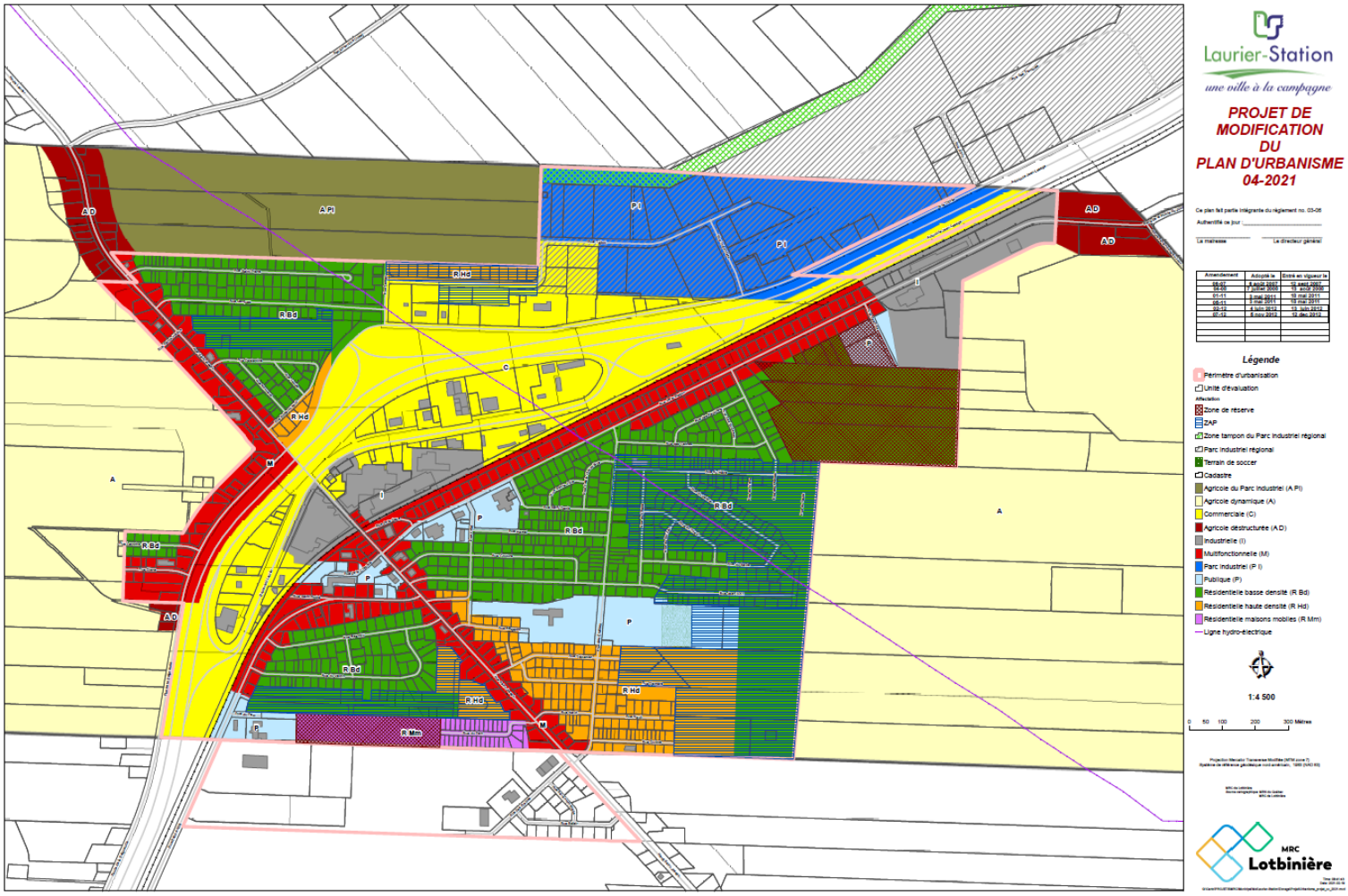
CHAPITRE 7 – GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION

Les grandes affectations indiquent les vocations actuelles et futures du territoire. Elles définissent les lignes générales de l'occupation du territoire en déterminant une ou plusieurs activités principales auxquelles on destine une partie du territoire. Elles visent à soutenir les objectifs et les moyens identifiés dans les grandes orientations et elles sont délimitées en tenant compte de l'occupation actuelle et projetée de Laurier-Station ainsi que de ses particularités physiques. Elles ont, de plus, été élaborées conformément aux dispositions du schéma d'aménagement de la MRC de Lotbinière.

Le territoire de Laurier-Station est ainsi divisé en différentes aires d'affectation, pour lesquelles sont définis les principaux usages autorisés et les densités d'occupation prévues. Ces grandes affectations sont au nombre de 13 et couvrent l'ensemble de la municipalité. Toutes ces aires sont illustrées sur la carte suivante.

Modifié par 01-18 et 04-21

Figure 7 - Grandes affectations



L'affectation identifiée au plan doit être interprétée comme une affectation dominante et non comme une affectation exclusive. Pour chaque aire, le présent plan d'urbanisme autorise une affectation dominante qui peut être accompagnée d'affectations secondaires. C'est le plan de zonage (annexé au règlement de zonage), qui détaille et précise, par classes, les usages autorisés au plan d'affectation du sol. Le plan de zonage peut donc être plus restrictif que ce qu'autorise l'affectation dominante, mais jamais moins sévère. La réglementation d'urbanisme pourra prévoir des usages complémentaires, accessoires, et temporaires compatibles avec les fonctions prévues.

7.1 Périmètre d'urbanisation

Le périmètre d'urbanisation représente la délimitation du territoire urbanisé où sont concentrées les infrastructures de services. Les limites du périmètre d'urbanisation de Laurier-Station correspondent aux limites données au Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Lotbinière.

Le périmètre d'urbanisation a été établi en fonction notamment d'une estimation des besoins en espaces elle-même établie à partir des perspectives de croissance de la population et des ménages pour les prochaines années. Il comprend, en plus des aires d'affectations urbaines qui regroupent les usages résidentiels, industriels, institutionnelles ainsi que commerciaux et de services, deux autres parties distinctes, soit:

- Zones prioritaires d'aménagement (développement à court et moyen termes, de 0 à 15 ans)
- Zones de réserve (développement à long terme - lorsque 60% des zones d'aménagement prioritaires seront utilisées).

C'est à l'intérieur des zones prioritaires d'aménagement que se concentre le développement résidentiel. L'objectif étant de favoriser le développement futur de la fonction résidentielle vers des secteurs propices. Lorsque les zones prioritaires sont remplies, d'autres secteurs vacants constituent alors une réserve de terrains pour de futurs développements.

Le tableau ci-après présente l'identification des 13 aires d'affectation du sol de la municipalité, ainsi que leur présence ou non à l'intérieur du périmètre urbain.

Figure 8 - Grandes affectations du sol et désignation au plan d'urbanisme

Modifié par 01-18 et 04-21

AFFECTATIONS DU SOL	À L'EXTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE URBAIN	DÉSIGNATION AU PLAN D'URBANISME
Agricole dynamique	X	A
Agricole parc industriel	X	A Pi
Agricole déstructurée	X	A D
Commerciale		C
Industrielle		I
Parc industriel		P I
Mixte		M
Publique		P
Résidentielle basse densité		R Bd
Résidentielle haute densité		R Hd
Résidentielle maison mobile et mini-maison		R Mm
Zone de réserve		
Zone d'aménagement prioritaire		

Source : Schéma d'aménagement MRC de Lotbinière, 2005

7.1.1 Description des affectations à l'intérieur du périmètre urbain

Modifié par 04-21

Affectation résidentielle

L'affectation résidentielle occupe une place importante au plan d'affectation du sol du territoire urbanisé et à urbaniser de Laurier-Station. L'affectation résidentielle comprend trois catégories, selon leur densité.

La densité d'occupation du sol sert à préciser une mesure de l'intensité de l'occupation du sol. La densité d'occupation du sol des aires d'affectation résidentielles est prescrite par un nombre minimal ou maximal de logements à l'hectare.

Ainsi, la densité d'occupation se présente donc de la façon suivante :

- Résidentielle basse densité : de 10 à 30 logements à l'hectare;
- Résidentielle haute densité : de 20 à 100 logements à l'hectare;
- Maison mobile

L'affectation résidentielle « basse densité » se compose principalement de maisons unifamiliales et bifamiliales. Elle constitue la plus grande affectation du sol résidentielle de la municipalité. L'affectation résidentielle « haute densité » se concentre en trois zones plus restreintes. Dans ces zones, les logements

multifamiliaux sont permis, en plus des deux autres types, soit les maisons unifamiliales ou bifamiliales.

Finalement, l'aire résidentielle « maison mobile et mini-maison » circonscrit un secteur particulier où est prévue l'implantation des maisons mobiles, unimodulaires et des mini-maisons. Cette disposition vise essentiellement à réduire les conflits d'utilisation du sol afin d'assurer un bon milieu environnant.

Affectation commerciale

Une seule grande aire d'affectation commerciale est déterminée au plan d'urbanisme. Il s'agit du territoire de la municipalité qui longe l'autoroute 20 au nord et au sud. Cette aire est exclusivement réservée aux commerces et services de tout type. La construction de nouvelles résidences n'est pas permise dans ce secteur.

Modifié par 01-18

Affectation mixte

Trois secteurs de la municipalité présentent un caractère mixte, c'est-à-dire que tous les types d'usage résidentiels, de commerces et de services y sont présents et autorisés. Toutefois, les commerces de grande envergure sont concentrés exclusivement dans les zones strictement commerciales et le parc industriel. Cette structure d'occupation du sol favorise une mixité des usages et un dynamisme, en particulier pour les secteurs du noyau urbain. Ces trois secteurs sont:

- le boulevard Saint-Joseph, au nord de l'autoroute 20 et la rue de la Seigneurie, jusqu'aux limites respectives de ces rues du périmètre urbain;
- la rue de la Station et le boulevard Saint-Joseph, jusqu'aux limites de Saint-Flavien;
- le secteur de la rue Saint-André.

Les aires d'affectations mixtes regroupent tous les types d'usages résidentiels (sauf les maisons mobiles). On pourra aussi y retrouver tous les types de commerces et de services, sauf ceux de grande envergure qui sont réservés pour les zones exclusivement commerciales et le parc industriel.

Modifié par 04-21

Affectation publique

Cette affectation regroupe principalement l'ensemble des usages à caractère public ou institutionnel (chapelle, école, CLSC, etc.) en cinq secteurs situés majoritairement au centre de la Municipalité. Le caractère dominant de chacune

des affectations varie allant de l'institutionnel, au loisir, à la conservation pour finalement être mixte.

Modifié par 04-21

Affectation industrielle

Deux aires sont présentes au sein de la municipalité, soit:

- au sud de l'autoroute 20 et à l'est de la rue des Pins;
- au sud de l'Autoroute 20, entre le boulevard Laurier et la voie ferrée

Les industries déjà présentes dans ces zones sont reconnues de plein droit, mais l'implantation de nouvelles industries doit se faire idéalement à l'intérieur du parc industriel. Certains types de commerces de détails et de services professionnels peuvent aussi être autorisés.

Affectation de parc industriel

Cette affectation englobe une vaste superficie de terrain au nord de la rue Olivier où était localisé le parc industriel de Lotbinière. Avec cette grande affectation, la municipalité de Laurier-Station désire créer un pôle d'attraction fort où seront concentrés des activités industrielles et des commerces, ainsi que des commerces grands consommateurs d'espace. Ce secteur sera à privilégier pour le développement industriel du territoire.

Une zone tampon de 50 mètres est conservée à l'arrière de la zone affectée au parc industriel. À l'intérieur de cette zone, tout est prohibé, incluant la coupe d'arbres.

7.1.2 Description des affectations à l'extérieur du périmètre urbain

Affectation agricole

L'affectation agricole regroupe la zone agricole telle que définie par la Commission de protection de territoire agricole et pour laquelle il y a un potentiel agricole. Cette affectation a été subdivisée en trois catégories, soit la zone agricole dynamique, la zone agricole du parc industriel et la zone agricole déstructurée.

Affectation agricole dynamique

Cette affectation représente l'essentiel du territoire agricole de la municipalité où la pratique de l'agriculture est prépondérante et les usages non agricoles sont limités. Certaines normes relatives à la construction de nouvelles résidences ou à l'implantation de commerces et services sont en vigueur.

Affectation agricole du parc industriel

L'affectation agricole du parc industriel se situe immédiatement à l'ouest de

l'affectation « parc industriel ». Compte tenu de cette proximité et d'un envisageable agrandissement vers l'ouest de l'affectation parc industriel à plus long terme, la municipalité désire limiter les activités à l'intérieur de l'affectation agricole. Dans cette affectation sont permises l'agriculture sans élevage et les infrastructures à des fins d'utilités publiques. La construction de nouveaux bâtiments agricoles ou l'agrandissement de bâtiments agricoles existants est cependant interdit.

Affectation agricole déstructurée

Cette affectation correspond aux 5 zones d'îlots déstructurés représentées sur le plan de zonage et au schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC Lotbinière en vigueur. Ces îlots ont été autorisés par la décision numéro 353228 rendue par la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

La construction de résidences unifamiliales isolées, le lotissement et l'aliénation y sont autorisés. Toutefois, le secteur agricole déstructuré occupant le côté sud de la rue de la Station (îlot 33060- 02-B de la décision 353228 de la CPTAQ) seule la construction de résidences unifamiliales isolées est permise, sans lotissement possible. Des commerces et services peuvent également y être implantés, sous réserve d'un permis émis en vertu d'un droit ou d'une autorisation reconnus par la commission de protection du territoire agricole du Québec.

Finalement, dans le secteur agricole déstructuré occupant le côté est de la rue Saint-Joseph la construction de bâtiments agricoles ou l'agrandissement des bâtiments agricoles existants sont interdits.

7.2 Usages autorisés

Les classes d'usages autorisés pour chaque aire d'affectation du sol sont présentées dans la grille intitulée : «Tableau des usages principaux autorisés par aire d'affectation », jointe en annexe 1.

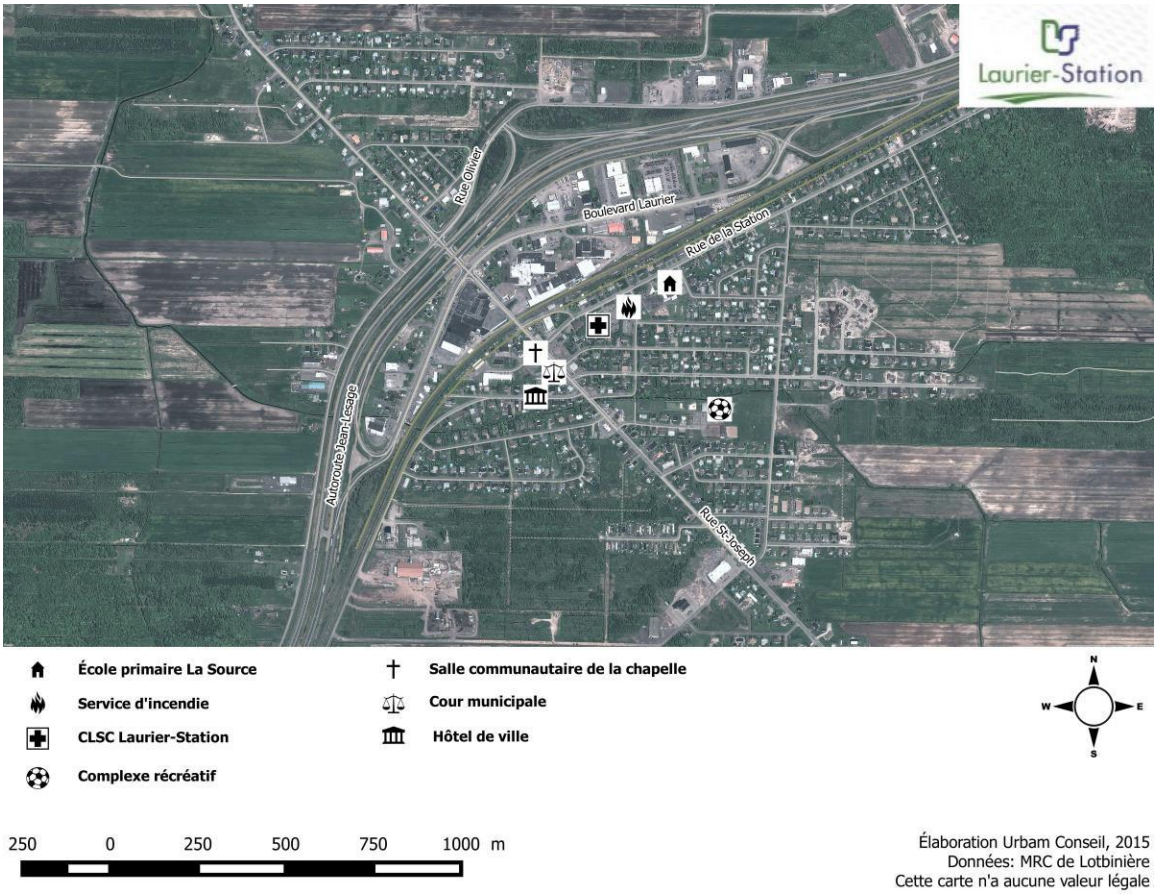
CHAPITRE 8 – PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION, TRACÉ PROJETÉ ET AUTRES RÉSEAUX DE TRANSPORTS

8.1 Réseau routier

8.1.1 Description du réseau routier

En plus de l'autoroute 20, le réseau routier de la municipalité de Laurier-Station se compose de routes locales, dont les principales artères sont la rue Saint-Joseph, le boulevard Laurier et la rue de la Station.

Figure 9 - Réseau routier et infrastructures



Le Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Lotbinière présente la classification fonctionnelle du réseau routier tel que définie par le ministère des Transports du Québec et donne la hiérarchie du réseau routier. Une carte présente le réseau routier supérieur, les routes nationales, régionales et collectrices à la charge du MTQ. Le réseau routier local (voirie tertiaire) est quant à lui sous la responsabilité des municipalités locales.

Ainsi, le réseau routier du territoire de Laurier-Station se compose en plusieurs niveaux à savoir: une autoroute (6,7 km), en plus des bretelles d'accès(2,6 km); une route régionale qui dessert la région administrative (1,3 km); des routes collectrices (3 km); des rues locales, sous la responsabilité de la municipalité, soit des routes locales non pavées (2,3 km), des routes locales pavées (6,5 km) et des rues pavées (11, 7 km); pour un total de 20, 4 km.

8.1.2 Débit de circulation

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) est une estimation du débit journalier pour une journée moyenne pour une année donnée et il représente un élément important de la problématique du transport.

De façon générale, les débits les plus élevés sur le territoire de la municipalité sur trouvent sur l'autoroute. Les routes régionales présentent un débit fort variable en fonction de leur localisation.

Finalement, les routes collectrices connaissent également un débit fort variable. Le DJMA en 2010 était de 4 600 sur la route 271 au sud de Laurier-Station, ce qui est relativement important pour une route de ce type (MTQ, 2015).

8.1.3 Réseau de camionnage

L'autoroute 20 représente une route de transit pour le camionnage, c'est-à-dire que l'accès est autorisé à tout véhicule lourd, avec un minimum de restrictions. La route 271 est une route restreinte, c'est-à-dire que l'accès est autorisé à tout véhicule lourd, mais avec certaines restrictions.

8.2 Tracé projeté des principales voies de circulation

L'emplacement projeté des nouvelles voies de circulation et le prolongement des voies déjà existantes de la municipalité de Laurier-Station sont, approximativement:

- Nouvelles rues: - entre la rue Desjardins et la rue Jacques, au sud de la zone RA-1;
  - entre la rue Beaudry et la rue du Parc, soit la zone RA-3.
- Prolongement des rues déjà existantes: - les rues au sud de la zone RA-6;
  - les 2 rues situées à l'intérieur de la zone RB-2.

8.3 Autres réseaux de transport

8.3.1 Transport ferroviaire

Une ligne de chemin de fer parcourt le territoire de Laurier-Station d'est en ouest. Cette ligne, qui appartient à la subdivision ferroviaire de Drummondville, fait partie de l'axe ferroviaire transcontinental du Canadien National (CN) ainsi que du corridor Halifax-Montréal-Toronto- Chicago. Il s'agit de la principale voie du CN sur son réseau ferroviaire de l'Est. En plus d'assurer l'acheminement d'un important trafic de marchandises en transit sur le territoire de la MRC, la subdivision Drummondville du CN assure plusieurs liaisons de transport de voyageurs de Via Rail. Il n'y a toutefois pas de gare à Laurier-Station.

8.3.2 Transport collectif et alternatif

Le réseau de transport interurbain n'est pas présent à Laurier-Station. Cependant, on retrouve un Parc-O-Bus et un point d'embarquement du transport *Express Lotbinière* pour les personnes travaillant à l'extérieur de la municipalité.

Aussi, un service de taxi desservant l'ensemble du territoire est à la disposition des résidents de Laurier-Station.

Enfin, le service de transport scolaire est offert aux élèves de l'école.

8.3.3 Voies cyclables et piétonnières

Le réseau piétonnier et cyclable de Laurier-Station est très peu développé. On retrouve quelques trottoirs sur la rue de la Station, la rue Saint-Joseph et le boulevard Laurier. En outre, aucune rue ne comporte d'aménagement cyclable.

8.3.4 Sentiers de motoneige et de quad

La municipalité de Laurier-Station est traversée par un sentier régional de motoneige ainsi qu'un sentier de quad.

CHAPITRE 9 – AUTRES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION

9.1 Sites d'intérêts locaux

Le plan d'urbanisme confirme les sites d'intérêts particuliers identifiés par la MRC de Lotbinière à l'intérieur du schéma d'aménagement. Voici une liste des sites d'intérêts particuliers de la municipalité de Laurier-Station :

- Gare : construite au début des années 1900. Elle fut la dernière en fonction entre Charny et Drummondville.
- Chapelle de Laurier-Station : construite entre septembre 1950 et janvier 1951, principalement pour desservir la population de Laurier-Station qui devait aller à St-Flavien pour les offices.

9.2 Dispositions réglementaires s'appliquant à l'ensemble du territoire

Les normes minimales prévues au document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de Lotbinière sont intégrées à la réglementation d'urbanisme de la municipalité. Ainsi les prescriptions quant aux lotissements, aux cours d'eau et aux autres normes générales font partie des dispositions réglementaires de la municipalité.

CHAPITRE 10 – ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entrera en vigueur conformément à la loi.

Adopté à Laurier-Station,
M.R.C. de Lotbinière, ce 2 mai 2016

Mme Pierrette Trépanier Maire	M. Frédérick Corneau Directeur-général, secrétaire-trésor

ANNEXES

Modifié par 01-18

Annexe 1 - Tableau des usages principaux autorisés par aire d'affectation

Classe d'usage	Habitation						Industrie				Service public						Commerce						Service					Loisir et culture				Exp. primaire		
Affectation dominante	Habitation unifamiliale	Habitation bifamiliale	Habitation multifamiliale	Habitation dans un bâtiment à usage multiple	Maisons mobiles	Habitation collective	Industrie manufacturière lourde	Industrie manufacturière légère	Commerce de gros	Construction et travaux publics	Administration publique	Activités religieuse, sociale et politique	Service de santé	Éducation	Transport	Infrastructure de services publics	Vente au détail de produits divers	Vente au détail de produits de l'alimentation	Vente au détail de véhicules	Poste d'essence	Centre commercial	Commerces et services grands consommateurs d'espace	Service professionnel et d'affaires	Service personnel	Service de réparation automobile	Restauration et hébergement	Bar et boîte de nuit	Loisirs intérieurs	Loisirs extérieurs léger	Loisirs extérieurs de grande envergure	Loisirs commercial	Agriculture	Foresterie	Mines et carrières
Agricole																																		
Agricole dynamique	Note 2																		Note 3					Note 3										
Agricole parc industriel																																Note 1		
Agricole déstructurée		Note 4															Note 3	Note 3	Note 3				Note 3	Note 3	Note 3				Note 3					
Résidentielle																																		
Basse densité (10 à 30 loges/ha)																																		
Haute densité (20 à 100 logs/ha)																																		
Maisons mobiles																																		
Commerciale																																		
Mixte																																		
Publique																																		
Industrielle																																		
Parc industriel																																		
De type 1 (au sud de la rue Talbot)																																		
De type 2 (au nord de la rue Talbot)																																		

Notes

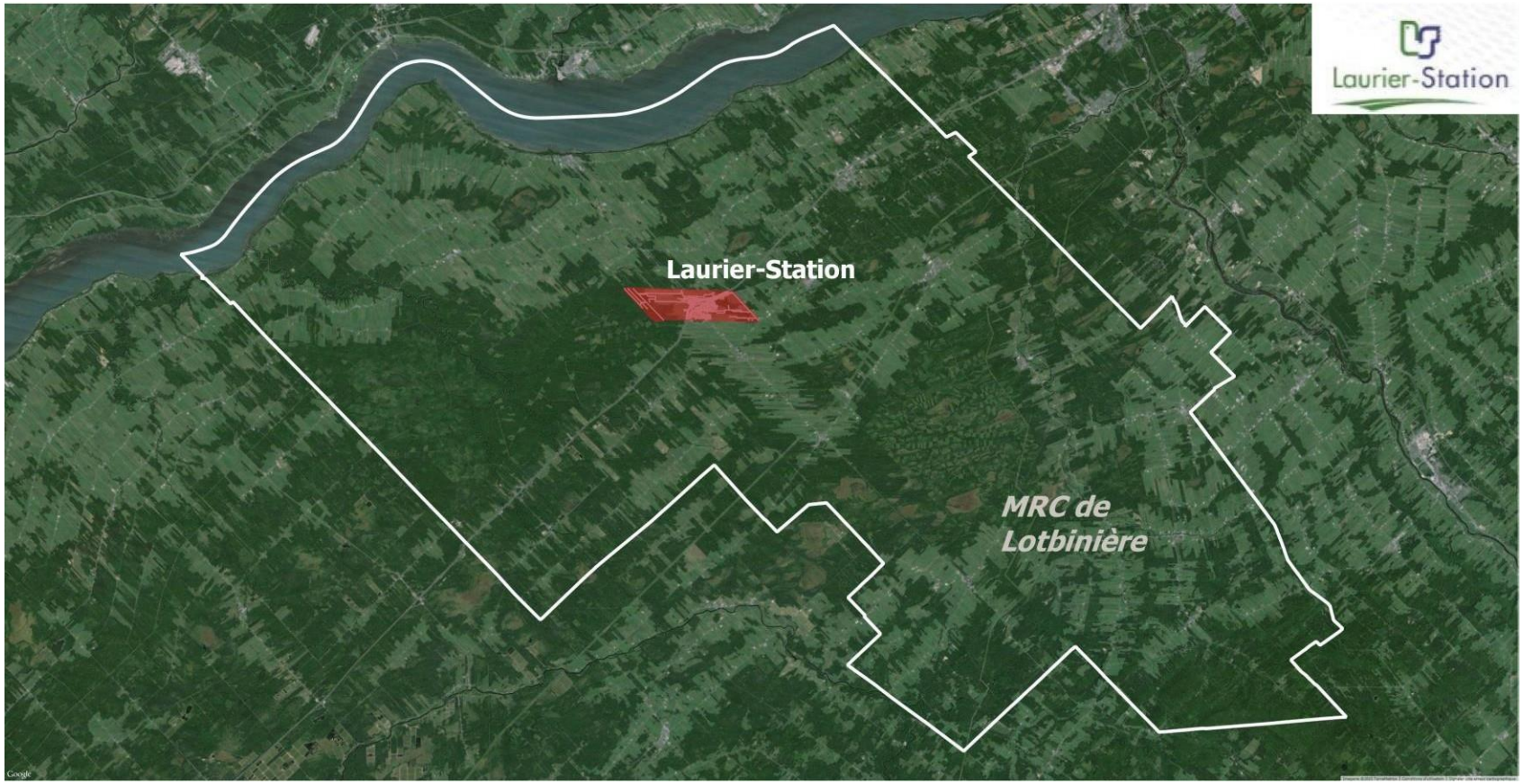
Note 1: Pas de nouveaux bâtiments agricoles ni d'agrandissement de bâtiments agricoles existants pour le secteur de la rue Saint-Joseph

Note 2: Uniquement les résidences pour fins agricole, tel que reconnu par l'article 40 de la LPTAA

Note 3: Permis en vertu d'un droit ou d'une autorisation reconnu par la commission de la protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

Note 4: Résidence conforme à une autorisation ou une exclusion émise en vertu de la LPTAA avant l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la M.R.C. de Lotbinière (22 juin 2005)

Annexe 2 – Carte de localisation

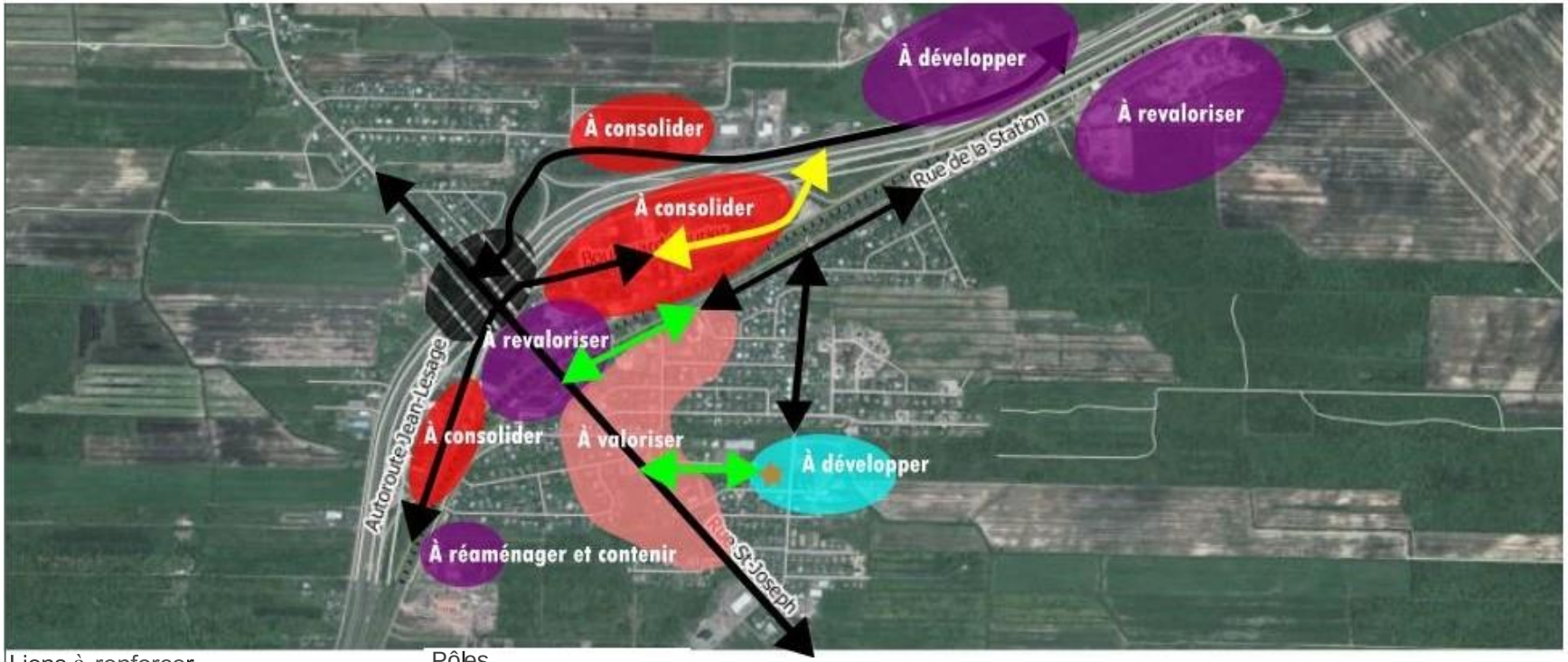


N
O E
S

10 0 10 20 30 40 km

Élaboration Urbam Conseil,2015
Données: MRC de Lotbinière
Cette carte n'a aucune valeur légale

Annexe 3 – Concept d'organisation spatiale



Liens à renforcer

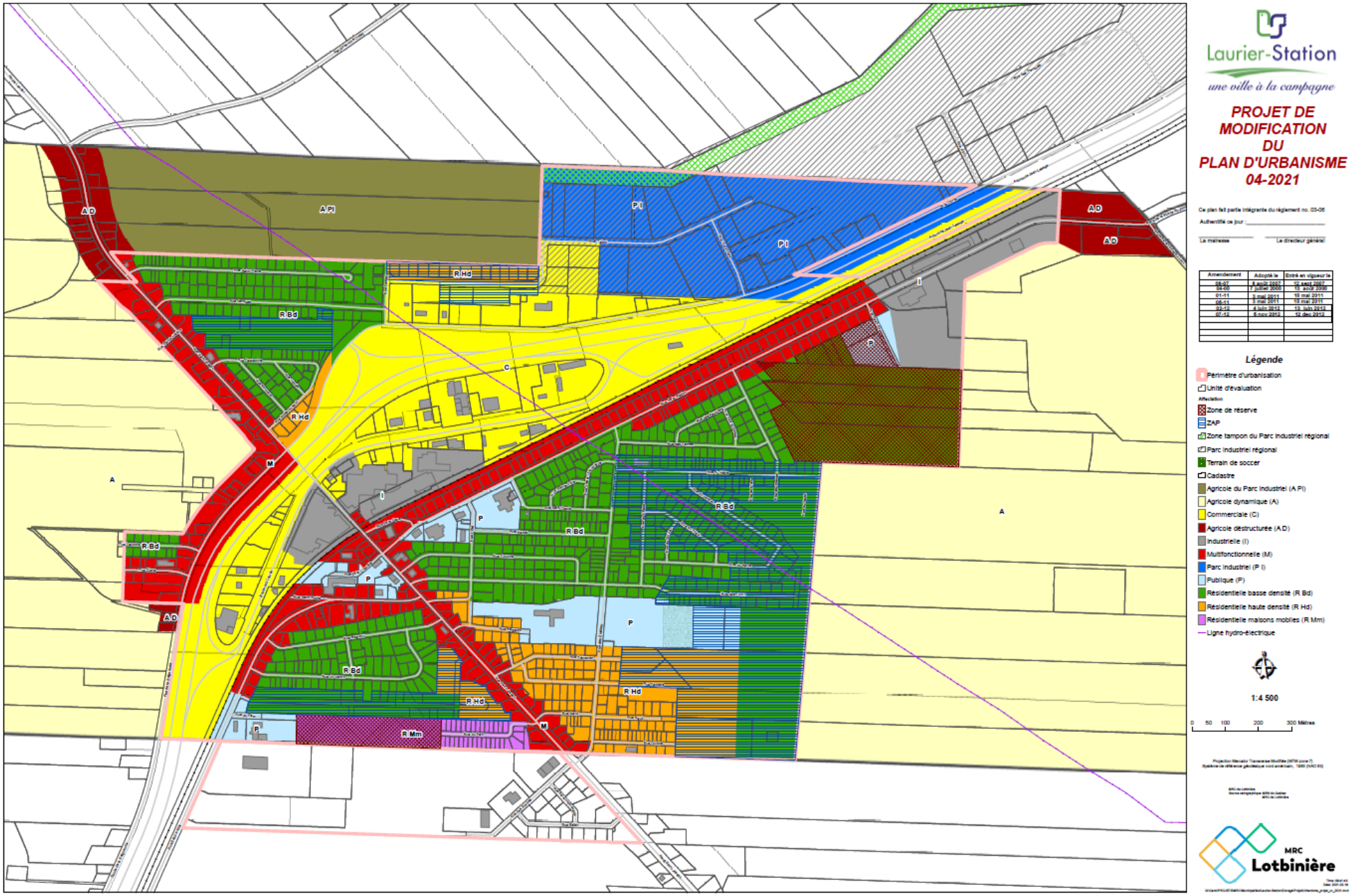
- Aménagement à prolonger
- Lien à mettre en valeur
- Lien fort à favoriser

Pôles

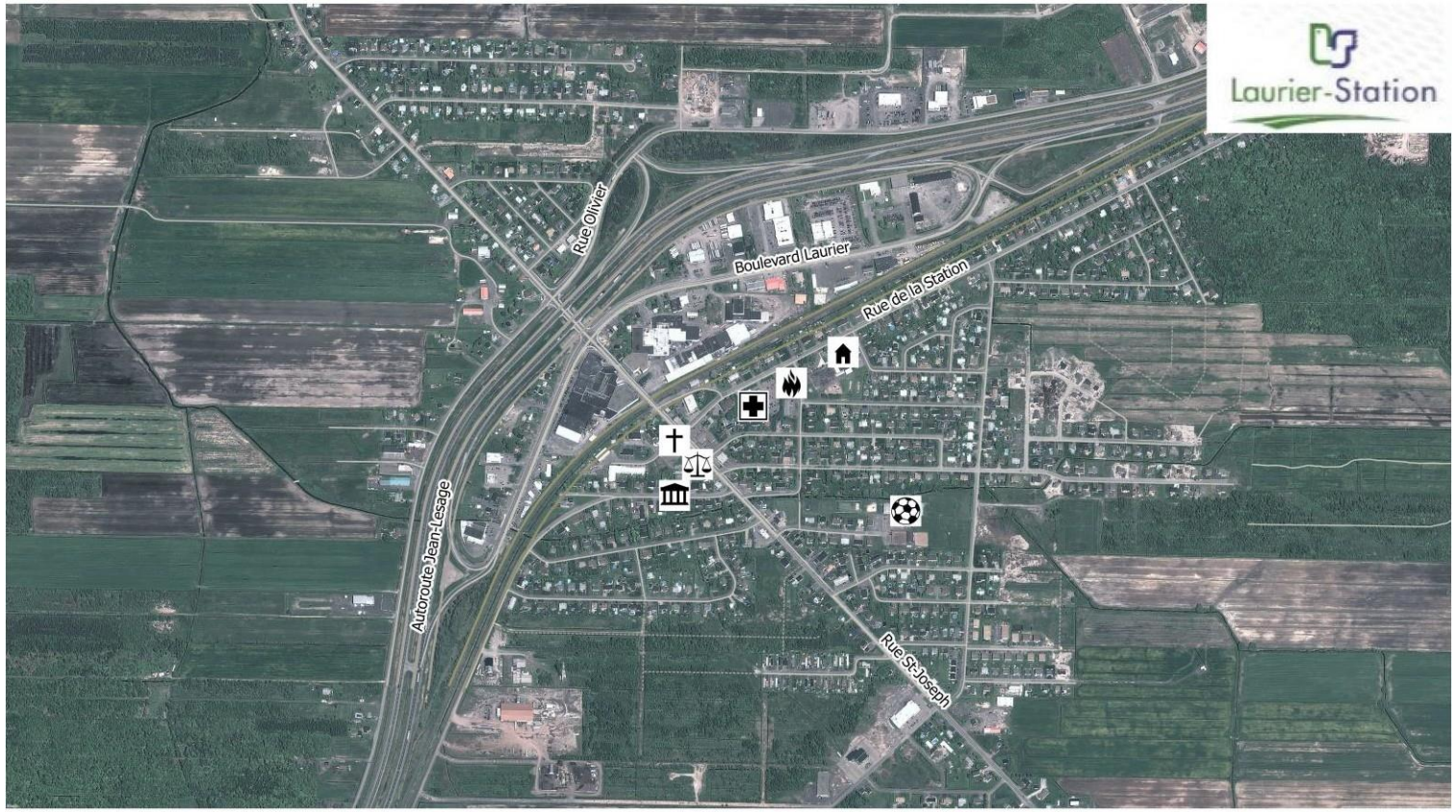
- Commercial
- Industriel
- Récréatif et sportif
- Noyau villageois
- Problème de connectivité et de sécurité
- Équipement public majeur

Modifié par 01-18 et 04-21

Annexe 4 – Carte des grandes affectations



Annexe 5 – Carte du réseau routier et infrastructures



t École primaire La source

● Service d'incendie

ltl CLSC Laurier-Station

® Complexe récréatif

t Salle communautaire de la chapelle

* Cour municipale

mr Hôtel de ville

N
W E
S

250 0 250 500 750 1000 m

Élaboration Urbam Conseil, 2015
Données: MRC de Lotbinière
Cette carte n'a aucune valeur lég