



7.5 Lotissements

- La concession originale des terres de la région de Bas-Caraquet est à la base du cadastre à partir duquel les lotissements se sont effectués et continueront de se faire (voir carte 12).
- Le lotissement actuel de Bas-Caraquet peut être divisé en quatre secteurs (voir carte 13).
 - Le premier secteur est situé à l'Ouest du village et fait partie de la concession de 14 500 acres accordée en 1784 à 34 habitants de la région par le gouvernement de l'époque. Cette concession suit les contours de la baie de Caraquet sur une profondeur d'environ 5 kilomètres. Comme le développement de ce secteur s'est réalisé le long de la baie de Caraquet et non vers l'intérieur des terres, la division des terres s'est faite surtout de façon longitudinale, chaque nouveau propriétaire voulant avoir un accès à la baie de Caraquet. Par la suite, plusieurs de ces lots ont été subdivisés en plusieurs lots, soit des lots plus petits le long des rues publiques et un grand lot à l'intérieur des terres.
 - Contrairement au premier secteur, les trois prochains secteurs étaient constitués à leur début, de grands lots de forme rectangulaire, soit des lots moins profonds et plus larges. Ils se sont par la suite subdivisés différemment.
 - Le deuxième secteur est situé entre les secteurs Ouest et Est du Village et ressemble fortement au premier secteur, mais avec des lots moins profonds, c'est-à-dire des lots profonds et très étroits. C'est dans ce secteur que l'on retrouve le parc industriel de Bas-Caraquet, qui lui a plutôt été divisé en grands lots pouvant accommoder des industries.
 - Le troisième secteur est situé à l'Est de la municipalité et comprend une partie importante du noyau villageois. L'organisation des lots est plus conforme à une subdivision résidentielle avec des lots de dimensions généralement carrées permettant l'aménagement d'une habitation. Les lots sont plus axés sur les rues existantes ou futures que par rapport à la baie de Caraquet.
 - Le quatrième secteur se situe le long de la rue Morais. Il est généralement constitué de lots subdivisés plusieurs fois tout en gardant la forme des lots originaux. On y retrouve encore des lots qui n'ont pas été subdivisés et un nombre important de lots qui n'ont pas d'accès à une rue publique.

- # Pour la période de 1994 à 2003, il y a eu 65 nouveaux lots (voir en annexe la carte des constructions 1994-2003), 4 nouveaux accès privés et une nouvelle rue publique dans le village de Bas-Caraquet. C'est en 2003 qu'on a connu le plus grand nombre de lotissements, soit un total de 23. Là encore, le nombre élevé de nouveaux lotissements comme pour l'unique nouvelle rue sont dû à la venue du complexe récréo-touristique de 17 chalets. Des quatre accès privés créés, un est la prolongation future de la rue du Havre, deux pourront faire partie d'une nouvelle rue au sud de la rue St-Paul dans l'Ouest du village et le dernier est la prolongation d'un accès privé déjà existant dans une zone récréative.
- # À l'exception de trois lotissements, tous les lotissements ont été créés au Nord de la municipalité.
- # Sur les 65 nouveaux lotissements qui ont été créés entre 1994 et 2003, 20 l'ont été pour l'aménagement de nouveaux chalets, 8 pour de nouvelles habitations et 1 pour un bâtiment de service, soit un pourcentage de 44,6 %.

Disponibilité des lots

- # Après l'analyse de la carte d'utilisation des sols de Bas-Caraquet, on peut affirmer que la municipalité possède suffisamment d'espace pour son développement futur. Avec une moyenne d'environ 3 nouvelles habitations par année, Bas-Caraquet ne requiert pas pour l'instant de nouvelles ouvertures de rues à court et à moyen terme. Par exemple, les rues du Havre, de l'Église, Lanteigne, Chiasson et surtout la rue Morais offrent une bonne disponibilité d'espace pour le futur. Il y a aussi qu'un nombre important de lots vacants le long de la rue Morais sont de très grandes dimensions dus à leur profondeur (voir carte 13). Ce fait peut limiter la vente de lots étant donné leur coût plus élevé. Un autre fait à noter est que malgré la disponibilité d'espaces vacants, très peu de lots ont été subdivisés pour l'aménagement d'habitations.
- # Le parc industriel de Bas-Caraquet a lui aussi une bonne disponibilité de lots pour les années à venir tout comme les secteurs récréatifs.

Lotissements 1994-2003

	Lots	Accès	Rues
1994	11	-	-
1995	4	2	-
1996	4	-	-
1997	7	1	-
1998	4	-	-
1999	3	-	-
2000	3	-	-
2001	5	-	-
2002	1	-	-
2003	23	1	1
Total :	65	4	1

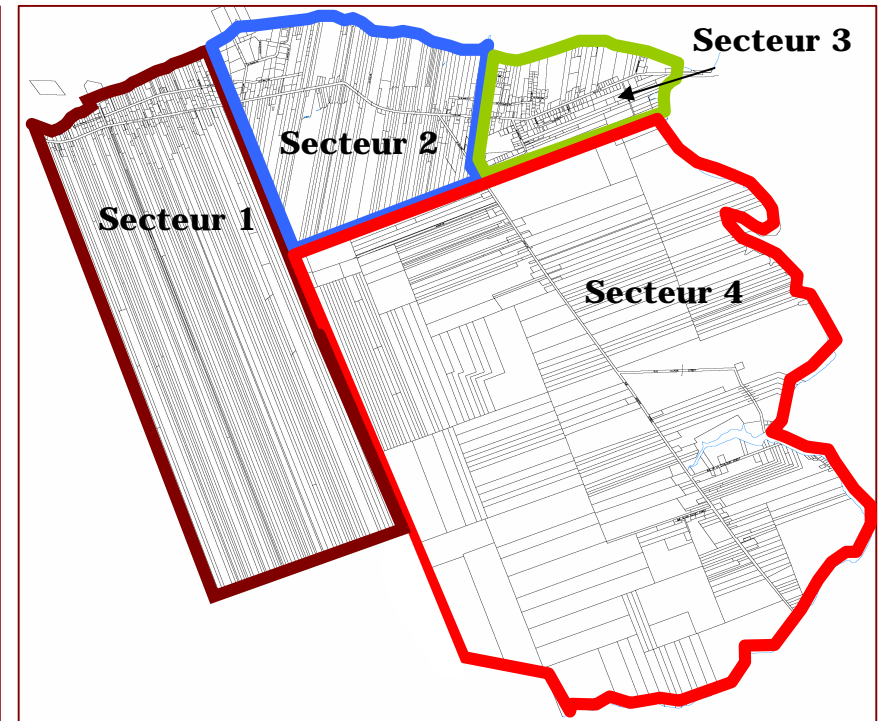
Source : C.A.P.A. 2004

- La rue St-Paul où se situent majoritairement les commerces de Bas-Caraquet, commence à avoir un manque de lots vacants pour le développement commercial de la municipalité malgré le fait qu'il n'y a eu que deux nouvelles constructions commerciales au cours des 10 dernières années. De 1994 à 2003, 12 des 32 nouvelles habitations ont été aménagées le long de la rue St-Paul. Le secteur de la rue St-Paul est celui où le nombre de lots occupés est le plus élevé. La rue Morais qui permet l'aménagement de commerces possède un grand nombre de lots vacants pour ceux-ci, mais sa situation géographique en dehors de l'axe routier principal de Bas-Caraquet limite la venue de nouveaux commerces.



Carte 12 : Anciens lotissements de Bas-Caraquet

Source : Département des Ressources Naturelles



Carte 13 : Lotissements de Bas-Caraquet, 2003

Source : C.A.P.A.



8. Infrastructures et services municipaux

8.1 Le réseau routier

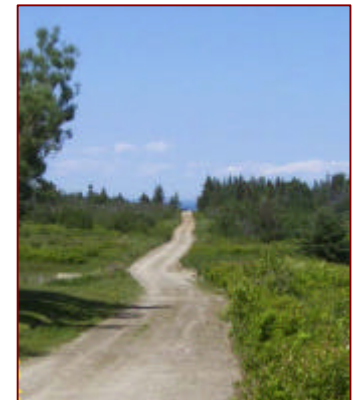
8.1.1 Le transport

8.2 Le réseau d'aqueduc et d'égout

8.3 Autres services municipaux

8.1 Le réseau routier

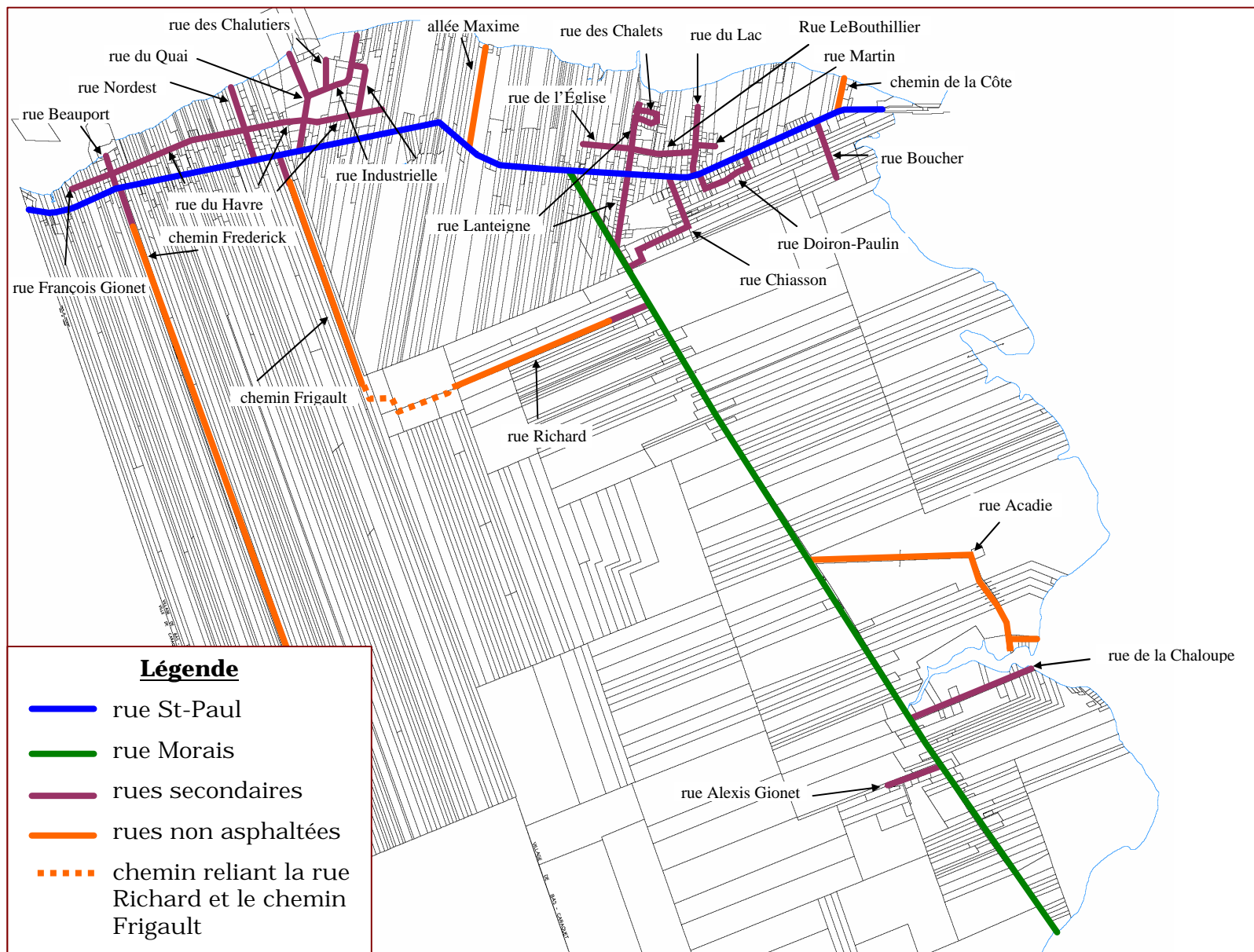
- Le village de Bas-Caraquet est traversé sur un axe Est-Ouest par la route provinciale # 145 (rue St-Paul). Cette route collectrice est la principale voie de communication qui relie la municipalité au reste de la Péninsule acadienne. Cette route représente donc un élément structurant du réseau routier municipal. La deuxième voie d'importance est la rue Morais qui relie le sud de la municipalité à la route provinciale # 145 (rue St-Paul). Le restant du réseau routier est très peu ramifié et il est surtout constitué de rues secondaires à vocation résidentielle ou industrielle (voir carte 14). À noter que les secteurs Ouest ou Est de la municipalité ont chacun leur propre réseau de rues secondaires qui s'est développé séparément. Ces deux secteurs ne sont reliés entre eux que par la rue St-Paul.
- On retrouve également quelques rues municipales non asphaltées comme la rue Acadie, l'allée Maxime, le chemin de la Côte et une partie du chemin Frigault, du chemin Frederick et de la rue Richard. Les aménagements que l'on retrouve le long de ces rues municipales sont surtout de type récréatif.
- La municipalité entretient la totalité des 29,074 km de routes publiques sur son territoire. Aucune rue privée ou droit de passage n'est entretenu par la municipalité et ce malgré une demande de la part de citoyens. La majorité des voies principales et secondaires est en assez bon état et il n'existe actuellement pas de problèmes de congestion. La majorité des intersections serait également sécuritaire.
- Un des problèmes majeurs du réseau routier de Bas-Caraquet est le manque, à certains endroits, de voies secondaires pour contourner les deux voies principales. Advenant un accident majeur à ces endroits, la circulation pourrait alors être complètement arrêtée.
- Depuis de nombreuses années, il est question de l'aménagement d'un pont pour relier la rue Morais au DSL de Haut-Shippagan afin d'améliorer la circulation entre la région de Shippagan et des îles Lamèque et Miscou avec le nord de la Péninsule acadienne. L'aménagement de ce pont pourrait avoir certains avantages économiques pour Bas-Caraquet et la Péninsule acadienne. Cependant, l'avènement de ce pont pourrait aussi causer une augmentation importante de la circulation lourde sur les rues Morais et St-Paul qui sont majoritairement résidentielles. De plus, la rue Morais n'a pas été construite pour la circulation de véhicules lourds.



allée Maxime



rue St-Paul

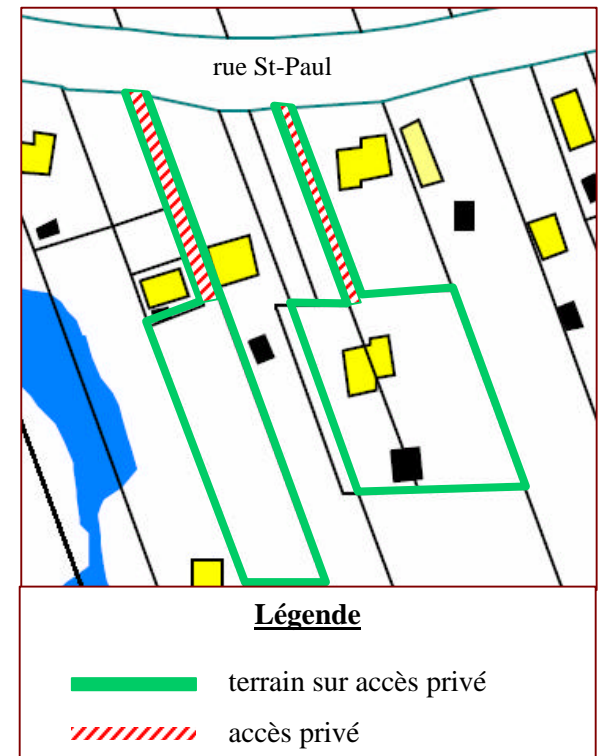


Carte 14 : Système routier de Bas-Caraquet, 2003

Source : C.A.P.A.

Les accès privés et droits de passage

- À Bas-Caraquet, on retrouve présentement quelques accès privés, mais surtout un nombre important de droits de passage. Un accès privé désigne un chemin ou une rue qui n'est pas désigné comme étant public mais qui est délimité sur un plan d'arpentage ou de lotissement (voir carte 15) alors qu'un droit de passage désigne le droit d'utiliser une propriété pour accéder à d'autres propriétés (voir cartes 7 et 8).
- La réglementation municipale sur le lotissement spécifie que tous les lots doivent donner sur une rue publique, une autre voie d'accès que la Commission d'aménagement de la Péninsule acadienne considère appropriée pour l'aménagement d'un terrain et qui rencontre son agrément ou sur un droit de passage situé dans une zone CH (limite d'un lot par droit de passage).
- Les accès privés sont surtout situés le long des rues St-Paul et Morais. Ils ont notamment été créés sur des lots ayant une petite façade et une très grande profondeur afin de permettre la division de ceux-ci. Le but de ces divisions était souvent de créer un lot résidentiel le long d'une rue publique et une balance de terrain. Parfois la balance de terrain était utilisée pour la construction d'une nouvelle habitation. Dans le passé, plusieurs accès privés ont été aménagés avec des largeurs inférieures à 15 mètres limitant ainsi la possibilité de devenir une rue publique réglementaire. À court terme, ces accès privés ne causent pas de contraintes au développement de la municipalité, mais à long terme, elles peuvent limiter le développement de terrains à l'intérieur des terres avec leur taille réduite (impossibilité de devenir une rue publique) et l'éloignement des habitations (coûts supplémentaires pour les réseaux d'eau et d'égout). Présentement, tout nouvel accès privé approuvé par la Commission d'aménagement doit avoir une largeur réglementaire afin de réduire les contraintes.
- Les droits de passage font partie intégrante de l'histoire du lotissement de Bas-Caraquet. Beaucoup de lots dans le passé ont été lotis sans avoir une façade sur un accès privé ou une rue publique. Les droits de passage sont la seule façon d'y accéder.



Carte 15 : Lots sur accès privés

Source : C.A.P.A.

- Dans les secteurs Ouest et Est de la municipalité, plusieurs habitations situées dans des zones résidentielles ont été construites sur des droits de passage (voir comme exemple, les cartes 7 et 8). Ces aménagements apportent parfois les mêmes contraintes au développement de la municipalité attribuées aux accès privés. Mais c'est surtout dans les zones récréatives ou naturelles que l'on retrouve des droits de passage. Plusieurs chalets à Bas-Caraquet ont été aménagés sur ceux-ci. Présentement, la réglementation municipale ne permet plus l'aménagement de nouvelles habitations sur des droits de passage, seulement des chalets. Le problème principal que l'on retrouve, c'est que parfois, un chalet aménagé sur un droit de passage et qui ne doit être qu'une habitation temporaire, soit transformé en une habitation permanente. Souvent les propriétaires de la nouvelle habitation demandent de recevoir les mêmes services que ceux fournis par la municipalité le long des rues publiques.
- Interdire l'aménagement de chalets sur des droits de passage limiterait l'aménagement de ceux-ci étant donné que plusieurs lots situés dans les zones naturelles ou récréatives n'ont pas de façade sur une rue publique ou un accès privé et que le seul moyen d'y accéder, c'est par un droit de passage.



Accès privé (secteur résidentiel)



Droit de passage (secteur récréatif)



8.1.1 Le transport

- Selon Statistique Canada, 85 % de la population de 15 ans et plus et ayant un emploi, utilise un véhicule motorisé comme mode de transport pour aller à son travail. Dans les autres types de transport, 8,6 % sont des passagers dans un véhicule motorisé, 5 % vont au travail, soit à pied, soit à bicyclette et 1,4 % utilise un transport en commun (ex : une navette).
- La population de Bas-Caraquet utilise majoritairement un véhicule motorisé pour aller à son travail, car la municipalité de Bas-Caraquet ne possède aucun service de transport en commun ou un réseau de piste cyclable. Les services de train, d'avion et d'autobus ne sont offerts que dans la municipalité de Bathurst, soit à environ 1 heure de Bas-Caraquet.
- Un des problèmes sur le transport à Bas-Caraquet, c'est la présence illégale de véhicules tout terrain sur les voies publiques. Ce problème existe aussi dans de nombreuses autres municipalités de la Péninsule acadienne. C'est aussi un problème que même les forces de l'ordre ont de la difficulté à gérer.

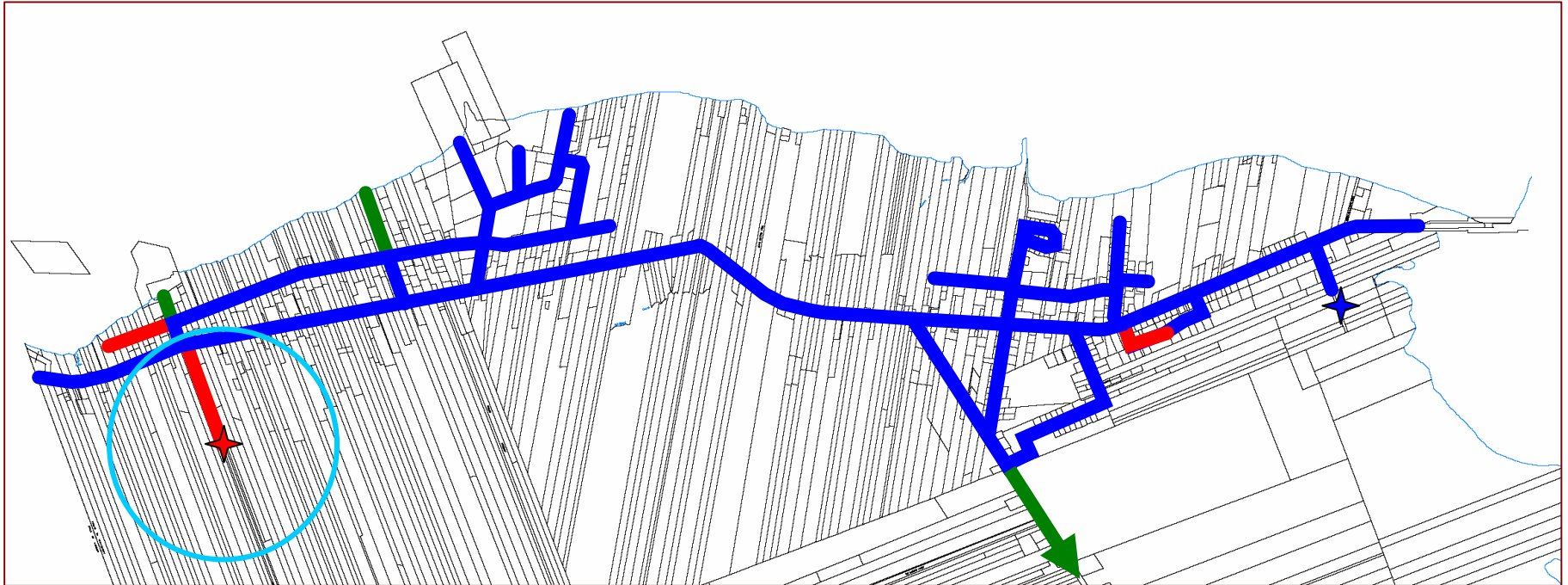
8.2 Le réseau d'aqueduc et d'égout

- La mise en place d'un système d'eau et d'égout permet à une municipalité de mieux rentabiliser son utilisation du sol et d'augmenter la qualité de vie de ses citoyens. Par exemple, un terrain résidentiel ayant un système municipal d'eau et d'égout, peut être divisé en lots de 23 mètres par 30 mètres. Le même terrain sans système d'eau et d'égout doit être divisé en lots d'un acre minimum avec des façades de 54 mètres.
- Bas-Caraquet possède un système d'eau et d'égout sur la majorité de son territoire construit (voir carte 16). Les rues qui ne sont pas desservies par un système d'égout sont les rues François Gionet, Frédérick et Paulin. Alors que les rues qui ne sont pas desservies par un système d'eau et d'égout sont les rues Nordest et Beauport au nord de la rue du Havre et toutes les rues situées au sud de la rue Chiasson incluant la rue Morais.
- La première phase du système d'eau et d'égout de Bas-Caraquet a été aménagée en 1970 et s'est faite entre l'extrémité Ouest du village et le parc industriel. La deuxième phase qui a débuté en 1985, a relié le secteur Est avec celui de l'Ouest.
- Le système d'eau de la municipalité est relié à celui de la ville de Caraquet et a un puits d'eau potable situé sur le chemin Frédérick. Le village a depuis 2003, un bassin de sédimentation et une usine de filtration avec système à l'extrémité de la rue Boucher. À noter que l'usine de filtration de Bas-Caraquet possède un système à base d'ultra-violet.
- Le secteur du puits d'eau potable de la municipalité ne fait pas encore partie d'un décret provincial de désignation afin de protéger son champ de captage. Selon une étude faite par la firme MGI Limitée, le champ de captage du puits de la rue Frédérick est presque entièrement situé au sud de celui-ci. Afin de protéger son puits d'eau potable, la municipalité de Bas-Caraquet devra, soit limiter certains usages à l'intérieur du champ de captage (ex : carrière et coupe forestière) ou bien, inscrire son champ de captage dans un décret provincial de désignation.









Usine de filtration et bassin de sédimentation de Bas-Caraquet

Carte 16 : Réseau d'eau et d'égout de Bas-Caraquet



Légende

-  Rue avec système d'eau et d'égout
-  Rue avec système d'eau seulement
-  Rue sans système d'eau et d'égout
-  Puits d'eau municipal
-  Usine de traitement avec bassin de sédimentation
-  Zone de protection du puits d'eau municipal

Source : Village de Bas-Caraquet 2004



8.3 Autres services municipaux

- ✱ La sécurité de la municipalité est assurée par la Gendarmerie Royale du Canada (GRC) qui a ses bureaux dans la municipalité voisine de Caraquet. La GRC possède un bureau satellite à la mairie de Bas-Caraquet mais il est pour la plupart du temps inoccupé. La cour de justice la plus proche est également située dans la municipalité de Caraquet.
- ✱ Le service de protection contre les incendies de Bas-Caraquet a fusionné avec celui de Caraquet en 2004. Il regroupe maintenant 36 pompiers volontaires avec une caserne dans chaque municipalité. La caserne de Bas-Caraquet est située dans le bâtiment de la mairie.
- ✱ La collecte des ordures est assurée par la municipalité.
- ✱ La population de Bas-Caraquet est desservie par un service d'ambulances financé par la province du Nouveau-Brunswick et qui est situé à Caraquet.



9. Situation financière de Bas-Caraquet

- 9.1 L'assiette fiscale
- 9.2 Le taux de taxe
- 9.3 Le budget net

9.1 L'assiette fiscale

- La municipalité de Bas-Caraquet a présentement une assiette fiscale de 41 358 664 \$, ce qui la situe au 5^e rang. À noter que Bas-Caraquet est la municipalité ayant la 4^e plus forte population de la Péninsule acadienne.
- De 1994 à 2003, l'assiette fiscale de Bas-Caraquet a connu une augmentation continue. Son assiette fiscale a surtout augmenté entre 1994 et 1998 avec une variation de 15,9 % alors qu'entre 1999 et 2003, la variation n'est que de 3,3 %. La variation entre 1994 et 1998 est beaucoup plus élevée que la moyenne des municipalités alors que celle entre 1999 et 2003 est plus faible.
- Bas-Caraquet a donc connu une bonne croissance de son assiette fiscale entre 1994 et 1998 avec une moyenne de 4 % par année pour ensuite diminuer à une moyenne de 0,8 % par année entre 1999 et 2003.

Assiette fiscale des municipalités 1998-2003

	1998	Rang	2003	Rang	Variation 94-98	Variation 99-03
Bas-Caraquet	39 705 150 \$	5	41 358 664 \$	5	15,9 %	3,3 %
Bertrand	29 059 200 \$	6	30 300 650 \$	6	19,2 %	2,9 %
Caraquet	181 922 350 \$	2	203 193 250 \$	2	10,5 %	10,2 %
Grande-Anse	26 684 850 \$	7	27 732 881 \$	7	7,7 %	3,7 %
Lamèque	59 212 450 \$	4	64 015 150 \$	4	2,7 %	5,1 %
Le Goulet	14 659 750 \$	12	15 064 550 \$	12	14,7 %	2,2 %
Maisonnette	15 921 300 \$	11	17 177 033 \$	11	13,3 %	0,0 %
Paquetville	24 262 600 \$	8	24 463 100 \$	8	12,7 %	7,8 %
St-Isidore	22 695 900 \$	10	24 613 608 \$	9	21,5 %	4,9 %
St-Léolin	14 129 350 \$	13	14 592 574 \$	13	7,0 %	3,2 %
Ste-Marie-St-Raphaël	23 393 850 \$	9	23 311 000 \$	10	7,7 %	0,0 %
Shippagan	127 262 100 \$	3	142 706 050 \$	3	10,9 %	10,7 %
Tracadie-Sheila	208 543 600 \$	1	233 444 628 \$	1	6,3 %	11,1 %
Moyenne :	60 573 265 \$	-	66 459 472 \$	-	9,6 %	8,3 %

Source : ministère de l'Environnement et Gouvernements locaux, 2003

9.2 Le taux de taxe

- ✚ Au cours des 10 dernières années, le taux de taxe de Bas-Caraquet est resté assez stable avec une augmentation de seulement 0,05 par année. Bas-Caraquet a le 8^e plus haut taux de taxe des municipalités de la Péninsule acadienne.
- ✚ Entre 1994 et 2003, le taux de taxe de Bas-Caraquet est resté toujours plus élevé que la moyenne des municipalités, par contre, l'écart a diminué.

Taux de taxe des municipalités 1998-2003

	1998	Rang	2003	Rang	Variation 94-98	Variation 99-03
Bas-Caraquet	1,3263	6	1,3725	8	4,5 %	3,5 %
Bertrand	1,2595	8	1,3970	7	18,3 %	10,0 %
Caraquet	1,3240	7	1,3995	6	6,9 %	4,3 %
Grande-Anse	1,2000	11	1,3061	9	11,1 %	6,6 %
Lamèque	1,3420	5	1,3999	5	5,4 %	4,3 %
Le Goulet	1,3688	3	1,5448	1	14,9 %	12,9 %
Maisonnette	1,2453	10	1,2750	11	11,2 %	1,3 %
Paquetville	1,1287	12	1,1941	13	13,5 %	4,8 %
St-Isidore	1,1173	13	1,2233	12	15,7 %	7,6 %
St-Léolin	1,3964	1	1,4459	3	11,2 %	3,5 %
Ste-Marie-St-Raphaël	1,3900	2	1,4800	2	12,9 %	6,5 %
Shippagan	1,3530	4	1,4455	4	3,5 %	6,8 %
Tracadie-Sheila	1,2460	9	1,3000	10	6,5 %	3,2 %
Moyenne :	1,2844	-	1,3680	-	10,1 %	5,8 %

Source : ministère de l'Environnement et Gouvernements locaux, 2003

9.3 Le budget net

- ✚ Bas-Caraquet a présentement un budget de 791 695 \$. La municipalité a vu son budget diminuer au cours des dernières années comme pour beaucoup d'autres municipalités et cela malgré un taux de taxe et une assiette fiscale qui a augmenté.
- ✚ Une des raisons principales pour la diminution des budgets des municipalités est la diminution des subventions inconditionnelles versées par le gouvernement provincial à chaque année. En 1988, ces subventions représentaient 34,6 % des revenus totaux des municipalités alors qu'en 2004, elles ne représentent que 14 % des revenus totaux.

Budget net des municipalités 1998-2003

	1998	Rang	2003	Rang	Variation 94-98	Variation 99-03
Bas-Caraquet	840 378 \$	5	791 695 \$	5	12,2 %	1,5 %
Bertrand	608 143 \$	7	562 682 \$	6	31,5 %	8,2 %
Caraquet	3 482 096 \$	1	3 453 026 \$	2	26,4 %	10,7 %
Grande-Anse	657 582 \$	6	477 157 \$	8	59,3 %	6,2 %
Lamèque	1 155 772 \$	4	1 058 375 \$	4	18,1 %	4,2 %
Le Goulet	321 592 \$	11	331 218 \$	11	15,2 %	8,6 %
Maisonnette	286 060 \$	13	287 360 \$	13	11,3 %	-1,8 %
Paquetville	422 447 \$	10	370 204 \$	10	38,6 %	7,3 %
St-Isidore	530 531 \$	8	383 836 \$	9	80,6 %	7,1 %
St-Léolin	317 106 \$	12	309 879 \$	12	5,4 %	2,7 %
Ste-Marie-St-Raphaël	517 022 \$	9	482 875 \$	7	14,6 %	2,1 %
Shippagan	2 659 800 \$	3	2 446 328 \$	3	29,2 %	10,9 %
Tracadie-Sheila	3 317 958 \$	2	3 530 295 \$	1	14,9 %	11,0 %
Moyenne :	1 162 803 \$	-	1 114 225 \$	-	24,0 %	8,5 %

Source : ministère de l'Environnement et Gouvernements locaux, 2003











Annexe A

Les objectifs de la politique provinciale sur les zones côtières

- ✍ **Réduire le risque de menaces pour la sécurité personnelle causé par les ondes de tempêtes et minimiser le danger pour le personnel participant aux efforts d'urgence et de sauvetage pendant les événements de tempêtes ou d'inondations.**
- ✍ **Minimiser la contamination de l'eau et des milieux humides par des matières dangereuses ou d'autres polluants (par exemple le contenu des réservoirs d'huile de chauffage ou des fosses septiques) et limiter au minimum l'intrusion de l'eau salée dans les puits en raison de la baisse de la nappe d'eau.**
- ✍ **Maintenir la capacité de tampon des zones côtières pour protéger les zones intérieures contre les ondes de tempêtes.**
- ✍ **Maintenir la flore et la faune pour le rôle qu'elles jouent dans les pêches traditionnelles et dans l'écotourisme, ainsi que pour leur valeur inhérente dans le maintien de l'écosystème côtier.**
- ✍ **Limiter au minimum les dépenses publiques exigées pour réparer les dommages aux biens publics comme les chemins, les ponts, les édifices publics, etc. ainsi que réduire les dépenses exigées pour contrôler l'érosion afin de protéger les ouvrages artificiels.**

Annexe B

Légende des couleurs (utilisation du sol)

Résidentielle unifamiliale	
Résidentielle bifamiliale	
Résidentielle multifamiliale	
Maison Mobile	
Commerciale	
Institutionnelle	
Industrielle	
Chalet	



NOTE