

Chapitre 12

Les réseaux de transport, de télécommunication et d'énergie



TABLE DES MATIÈRES

12. LES RÉSEAUX DE TRANSPORT, DE TÉLÉCOMMUNICATION ET D'ÉNERGIE	12-1
12.1 Les problématiques générales des réseaux de transport motorisé	12-12
12.1.1 Les problèmes spécifiques aux infrastructures de transport	12-13
12.1.2 Les problèmes spécifiques rattachés aux moyens de transport	12-17
12.2 Les problématiques spécifiques aux télécommunications.....	12-20
12.3 Les problématiques spécifiques à la production et au transport de l'énergie	12-20
12.4 Les principaux défis et axes d'interventions	12-21
12.5 Les orientations	12-22
12.6 Les règles de conformité	12-22
12.7 Les mesures de concertation	12-23

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 12-1 Description du réseau routier supérieur de la MRC de Rivière-du-Loup par classe de route	12-2
Tableau 12-2 Évolution des élèves ayant droit au transport scolaire pour la commission scolaire Kamouraska-Rivière-du-Loup	12-5
Tableau 12 -3 Mouvements d'aéronef à l'aéroport de Rivière-du-Loup	12-9
Tableau 12-4 Aérodomes de la MRC de Rivière-du-Loup	12-11
Tableau 12-5 Liste des infrastructures et équipements électriques importants de la Société Hydro-Québec sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup	12-12
Tableau 12-6 Endroits sur les réseaux présentant des problématiques de sécurité routière, de desserte et de développement linéaire	12-14
Tableau 12-7 Statistique des déplacements Transport Vas-Y inc.	12-18
Tableau 12-8 Nombre d'inscription et de déplacement de Transport Vas-Y	12-19

LISTE DE FIGURE

Figure 12-1	Évolution du tonnage de marchandises transbordées et du nombre de bateaux au port de Gros-Cacouna, de 1980-2017	12-7
-------------	---	------

LISTE DES PLANS

- Plan 12-1 Le réseau routier de la MRC de Rivière-du-Loup
- Plan 12-2 Localisation des principales infrastructures maritime, ferroviaire, aérienne et de télécommunication
- Plan 12-3 Les installations d'Hydro-Québec
- Plan 12-4 Classification du réseau de camionnage lourd
- Plan 12-5 Localisation des principales problématiques routières

12. Les réseaux de transport, de télécommunication et d'énergie

Nous évoluons aujourd'hui dans ce qui est convenu de nommer : l'ère du savoir et de l'information. Les réseaux de transport et de télécommunication sont une composante majeure de l'organisation du territoire, car ils dessinent l'armature urbaine, tout en influençant les échanges entre les différentes collectivités. Un réseau de transport performant permet la circulation des marchandises et des personnes et est, de ce fait, indispensable à l'économie. De la même façon, un réseau de télécommunication moderne permet de relier les individus entre eux. Une desserte efficace et à la fine pointe de la technologie est une condition essentielle au développement.

La position géographique de la MRC, au débouché d'un passage naturel important entre la vallée du fleuve Saint-Laurent et celle de la rivière Saint-Jean, a toujours été un atout pour son développement. Des infrastructures routières, ferroviaires et portuaires performantes ont été mises en place de manière à transformer cet atout en réelles opportunités de développement. Avec le temps, ces infrastructures ont fait du territoire un véritable carrefour, à l'origine de l'émergence du pôle économique régional qu'est devenue l'agglomération de Rivière-du-Loup. Les avantages de cette localisation n'ont malheureusement pas d'impact en ce qui concerne la couverture de service en matière de télécommunication.

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère des Transports

Le [ministère des Transports](#) gère deux autoroutes, trois routes nationales, trois routes régionales et onze routes collectrices qui totalisent ensemble 278,9 kilomètres sur le territoire loupérien (voir [tableau 12-1](#) et [plan 12-1](#)). La route 132, entre les échangeurs 503 et 507 de l'autoroute 20 à Rivière-du-Loup, est considérée nationale municipale, car la gestion en a été déléguée à la Ville de Rivière-du-Loup en 2007.

L'autoroute 20 (autoroute Jean-Lesage) suit un parcours de près de 38 kilomètres parallèle au fleuve Saint-Laurent. Cet axe stratégique permet de relier tout le Bas-St-Laurent et la Gaspésie au reste du Québec. Grâce à l'autoroute 20, Rivière-du-Loup est à moins de 2 heures de la région de Québec. Près de la jonction avec l'autoroute 85, on trouve une halte routière desservant les usagers voyageant en direction de l'est. Cette halte routière, ouverte seulement au cours de la période estivale, comprend un bureau d'information touristique et des installations sanitaires. L'autoroute 20 se termine présentement à la hauteur de la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges sur le territoire de la MRC des Basques. Les usagers reprennent alors la route 132.

On retrouve également l'autoroute 85 (autoroute Claude-Bécharde) qui est une composante de l'autoroute Transcanadienne. Elle débute près de la limite municipale entre la ville de Rivière-du-Loup et la municipalité de Notre-Dame-du-Portage jusqu'aux limites du Nouveau Brunswick. Présentement, on compte 12,8 Km sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup. Ce projet d'autoroute est entré dans sa phase finale de construction. L'ouverture complète de l'autoroute est prévue en 2025.

D'autre part, l'espace luperivien est sillonné par trois routes régionales. Dans la partie sud-est du territoire, une portion de la route 293 traverse le noyau villageois de la municipalité de Saint-Cyprien. Son parcours se termine à la hauteur du lac Témiscouata, rejoignant la route 232 qui, elle-même, relie Cabano à Squatec. La route 232 ne traverse le territoire de la MRC que sur quelques kilomètres. Enfin, la dernière route régionale est constituée par la route d'accès au port de Gros-Cacouna qui permet aux camions lourds de contourner le village de Cacouna.

Le réseau supérieur du [ministère des Transports](#) comprend aussi 11 routes collectrices. Ces routes constituées d'une seule chaussée à deux voies servent à relier les noyaux villageois aux autres routes du réseau supérieur. La principale est la route 291 reliant la ville de Rivière-du-Loup à Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup en traversant les municipalités de Cacouna, Saint-Arsène, Saint-Épiphanie et de Saint-François-Xavier-de-Viger. Leur description est fournie au [tableau 12-1](#).

Tableau 12-1
Description du réseau routier supérieur de la MRC de
Rivière-du-Loup par classe de route

Classe de route (longueur)	Numéro ou nom	Description
Autoroute (63,5 km)	Autoroute 20 (Jean-Lesage) (51,1 km)	2 chaussées séparées à 2 voies, parallèles au fleuve Saint-Laurent, de la limite ouest de la MRC jusqu'à la route Moreault à Cacouna; 1 chaussée à 1 voie dans les deux sens de la route Moreault jusqu'à la limite est de la MRC.
Total avec tronçons projetés (80,8 km)	Autoroute 85 (12,4 km) (tronçon projeté : 17,3 km)	2 chaussées séparées à 2 voies; de l'autoroute 20 jusqu'à un point dépassé la rue Principale à St-Antonin; le tronçon projeté jusqu'à la limite sud-est de la MRC.
Nationale (83,7 km)	Route 132 (incluant la rue Hayward à Rivière-du-Loup) (51,1 km)	1 chaussée à 2 voies; de la limite ouest de la MRC jusqu'à la limite est (excluant le tronçon municipal). La rue Hayward donne accès à la traverse Rivière-du-Loup / Saint-Siméon. Lien ouest-est.
	Route 185 (17,7 km)	1 chaussée à 2 voies; de l'autoroute 85 jusqu'à la limite sud de la MRC. Lien nord-sud.
	Route 191 (14,9 km)	1 chaussée à 2 voies; de l'autoroute 85 à l'autoroute 20
Nationale municipale (5,7 km)	Route 132 (5,7 km)	1 chaussée à 2 voies; entre l'échangeur 503 à l'échangeur 507 de l'autoroute 20. La gestion et l'entretien ont été transférés à la Ville de Rivière-du-Loup en 2007.
Régionale (24,9 km)	Route 293 (17,9 km) (lien nord-sud)	1 chaussée à 2 voies; traverse la municipalité de Saint-Cyprien. Lien nord-sud.
	Route 232 (2,6 km)	1 chaussée à 2 voies; route qui ceinture le lac Témiscouata.
	Avenue du Port à Cacouna (4,4 km)	1 chaussée à 2 voies; de la sortie 514 de l'autoroute 20 jusqu'au port de Gros-Cacouna.

Classe de route (longueur)	Numéro ou nom	Description
Collectrice (108,8 km)	Route 291 (38,6 km, exclut le tronçon entre la rte 132 et la rte 191 ainsi que le tronçon se juxtaposant à ce dernier)	1 chaussée à 2 voies; de l'intersection entre la 132 et la rue Lafontaine à Rivière-du-Loup jusqu'à la limite de la MRC dans Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup.
	Rue Principale à Saint-Antonin (2,7 km)	1 chaussée à 2 voies; de l'église de Saint-Antonin à l'intersection de l'autoroute 85.
	Route de l'Église à Cacouna (1,8 km)	1 chaussée à 2 voies; de la route 132 à l'autoroute 20
	1 ^{er} Rang/route de l'Église Nord à Saint-Modeste (9,3 km)	1 chaussée à 2 voies; de la 85 jusqu'au village de Saint-Modeste.
	Route de l'Église Nord/route de la Plaine/chemin des Pionniers/route Castonguay /route du reste (8,8 km)	1 chaussée à 2 voies; de la jonction avec le 1 ^{er} Rang dans Saint-Modeste jusqu'à la 191 dans Cacouna, orientation sud-nord.
	Chemin Rivière-Verte (4,6 km)	1 chaussée à 2 voies; de la route 185 au 1 ^{er} Rang dans Saint-Antonin.
	8 ^e -et-9 ^e -Rang Est (4,6 km)	1 chaussée à 2 voies; de la route 291 à Saint-François-Xavier-de-Viger vers Saint-Clément dans la MRC des Basques.
	Chemin Taché Est et Ouest (13,2 km)	1 chaussée à 2 voies; de la route 291 à Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup jusqu'à la route 293 à Saint-Cyprien.
	Route Grandmaison (3,3 km)	1 chaussée à 2 voies; de la route 132 vers le quai de la rivière des Vases et l'héliport.
	rue du Quai/ rue Saint-Jean-Baptiste/ Rue Notre-Dame/ route de Saint-Paul/ Chemin Denonville (14,9 km)	1 chaussée à 2 voies; de la route 132 dans le village de L'Isle-Verte jusqu'à l'église de Saint-Paul-de-la-Croix.
	Route de la Station dans L'Isle-Verte (1,7 km)	1 chaussée à 2 voies; de la route 132 vers Saint-Éloi dans la MRC des Basques.
Collectrice municipale (2,7 km)	Route 291 (2,7 km)	1 chaussée à 2 voies; de l'intersection entre la rte 132 et la rue Lafontaine à Rivière-du-Loup à la rte 191. La gestion et l'entretien ont été transférés à la Ville de Rivière-du-Loup en 2007.
Locale (783 km)	Toutes les autres routes, rues et chemins de rang de la MRC inventoriés par le MTQ en 2011.	Comprends les chemins, les routes et les rues de responsabilité municipale sans tenir compte de leur importance relative (boulevards, rues principales, rues locales pavées, routes non pavées, routes saisonnières.

Source : MRC et MTQ, Direction territoriale Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, 2019

Le parc linéaire interprovincial du Petit-Témis et la Route Verte

Le territoire loupervien a pour colonne vertébrale du transport actif, le sentier cyclable du [Petit-Témis](#). Permettant de rejoindre le Nouveau-Brunswick en traversant également la MRC du Témiscouata, ce sentier fait partie du réseau de la Route Verte. Le comptage effectué au niveau du Café Denis Longchamps à Saint-Modeste indique qu'en 2017 et 2018, le débit annuel de cycliste est estimé à 19 000 et 17 000 passages respectivement.

La [Route Verte](#) traverse également la MRC au nord du territoire en bordure du fleuve, principalement en bordure de route 132. Toutefois, lorsqu'elle emprunte le réseau routier de la zone urbaine de Rivière-du-Loup, le trajet est moins fluide en raison des quelques détours permettant d'éviter des secteurs plus achalandés. Selon la carte de convivialité vélo du Ministère des Transports¹, le tronçon bordant le boulevard Cartier (route 132) à proximité des échangeurs de l'autoroute 20 jusqu'à la limite de la ville (est de l'Anse-au-Persil), est considéré moyennement conviviale. C'est principalement causé par le très grand nombre d'entrées charretières présentes dans ces secteurs. Un autre tronçon également identifié moyennement convivial en raison de sa chaussée étroite, est localisé entre la rue de l'Église et l'avenue du Port dans la municipalité de Cacouna.

Le transport scolaire

Le transport scolaire est organisé par deux commissions scolaires sur le territoire de la MRC. La [Commission scolaire de Kamouraska-Rivière-du-Loup](#) dessert en autobus l'ensemble des municipalités de la MRC à l'exception de Saint-Cyprien, qui est desservi par la [Commission scolaire du Fleuve-et-des-Lacs](#).

Le [tableau suivant](#) montre l'évolution du transport des élèves pour la Commission scolaire Kamouraska-Rivière-du-Loup entre 2010 et 2019.

¹ <https://www.quebec511.info/fr/carte/default.aspx>, 25 novembre 2019.

Tableau 12-2 Évolution des élèves ayant droit au transport scolaire pour la commission scolaire Kamouraska-Rivière-du-Loup

	2010-2011		2011-2012		2012-2013		2013-2014		2014-2015		2015-2016		2016-2017		2017-2018		2018-2019		2019-2020	
	Prim	Sec	Prim	Sec	Prim	Sec	Prim	Sec	Prim	Sec	Prim	Sec	Prim	Sec	Prim	Sec	Prim	Sec	Prim	Sec
Ville de Rivière-du-Loup	640	636	664	621	687	627	744	643	781	650	750	703	769	729	800	707	841	699	817	711
Notre-Dame-du-Portage	84	62	82	65	73	70	63	74	66	71	69	75	60	77	75	69	71	54	64	62
Saint-Antonin	311	247	305	239	306	235	329	242	321	264	334	291	329	279	335	269	324	273	329	267
Saint-Modeste	91	57	94	65	103	74	116	72	120	72	126	65	136	67	137	68	141	69	123	80
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup	62	62	71	60	81	55	83	59	78	52	78	67	81	72	86	69	94	59	81	53
Saint-François-Xavier-de-Viger	16	15	15	16	13	11	10	11	15	12	16	10	17	9	12	8	15	9	10	11
Saint-Épiphanie	47	50	48	48	51	50	59	45	57	45	65	45	65	43	76	39	61	38	61	47
Saint-Arsène	104	64	117	64	131	67	141	63	146	64	155	66	162	71	166	74	160	87	145	97
Cacouna	85	97	96	98	94	91	100	86	104	81	107	85	99	92	99	86	103	78	100	86
L'Isle-Verte	69	47	77	45	71	51	62	63	69	58	66	51	80	59	81	59	86	60	94	65
Saint-Paul-de-la-Croix	11	27	10	24	16	22	24	14	19	18	21	15	16	15	12	14	11	11	11	10
Total	1 520	1 364	1 579	1 345	1 626	1 353	1 731	1 372	1 776	1 387	1 787	1 473	1 814	1 513	1 879	1 462	1 907	1 437	1 835	1 489

Note : Clientèle au 30 septembre de chaque année scolaire, répartie selon leur municipalité. La clientèle des maternelles 4 et 5 ans est incluse dans la clientèle primaire.

Source : Service des ressources matérielles et du transport scolaire, Commission scolaire de Kamouraska-Rivière-du-Loup

En 2018, la Commission scolaire du Fleuve-et-des-Lacs organise du transport pour 106 élèves sur le territoire de St-Cyprien, de ce nombre 66 élèves fréquentent l'école primaire des Jolis-Vents située à St-Cyprien, 21 élèves de secondaire I et II sont transportés à St-Jean-de-Dieu et 19 sont transportés à l'école secondaire de Trois-Pistoles.

L'organisation du transport pour ces 106 élèves nécessite quatre autobus pour mener à bien les services de transport matin et soir.

Le réseau ferroviaire

La MRC de Rivière-du-Loup possède une voie ferrée principale qui franchit le territoire d'est en ouest qui fait partie de la subdivision Mont-Joli du Canadien National, reliant Rivière-du-Loup à Campbellton au Nouveau-Brunswick. Cette voie passe par la municipalité de Notre-Dame-du-Portage et la ville de Rivière-du-Loup, pour ensuite reprendre sa course à travers les municipalités de Saint-Arsène et de L'Isle-Verte (voir [plan 12-1](#)). La subdivision Mont-Joli permet de relier Mont-Joli à la ville de Matane, où un [traversier-rail](#) se rend au port de Baie-Comeau sur la Côte-Nord du Québec. Ce traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* assure le transport des marchandises, principalement du bois d'œuvre et de l'aluminium, de la Côte-Nord aux marchés nord-américains.

Outre la voie principale, trois antennes de service desservent des secteurs industriels. Il y a la voie ferrée qui emprunte l'ancienne ligne du Témiscouata sur une distance de près de trois kilomètres et qui sert à différentes entreprises manufacturières du sud de Rivière-du-Loup. L'autre antenne de service de la ville, d'une longueur d'environ deux kilomètres et demi, amène les trains de marchandises directement dans le parc industriel. La troisième antenne est située à L'Isle-Verte et dessert principalement une entreprise qui exporte ses produits par wagon-citerne (huiles). À noter qu'une gare de triage est également située à Rivière-du-Loup.

Le réseau ferroviaire principal sert à la circulation des trains de marchandises et des trains de passagers. Ce dernier service était assuré par [VIA Rail](#) (liaisons Montréal-Matapédia) à raison de trois passages par semaine à la [gare de Rivière-du-Loup](#). Entre les années 1999 et 2003, l'achalandage (départ et arrivée) à la gare a chuté pour atteindre 2 879 passagers, soit une baisse d'un peu plus de 30 %. Selon VIA Rail, depuis 2003, la situation s'est stabilisée alors que pour l'année 2010, c'est 2 653 passagers qui ont transité par la gare de Rivière-du-Loup. En octobre 2013, VIA Rail ferme la gare de Rivière-du-Loup.

Achalandage du train VIA Rail avant sa fermeture

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
2 539	2 657	2 596	2 273	2 653	2 760	2 239	1 484

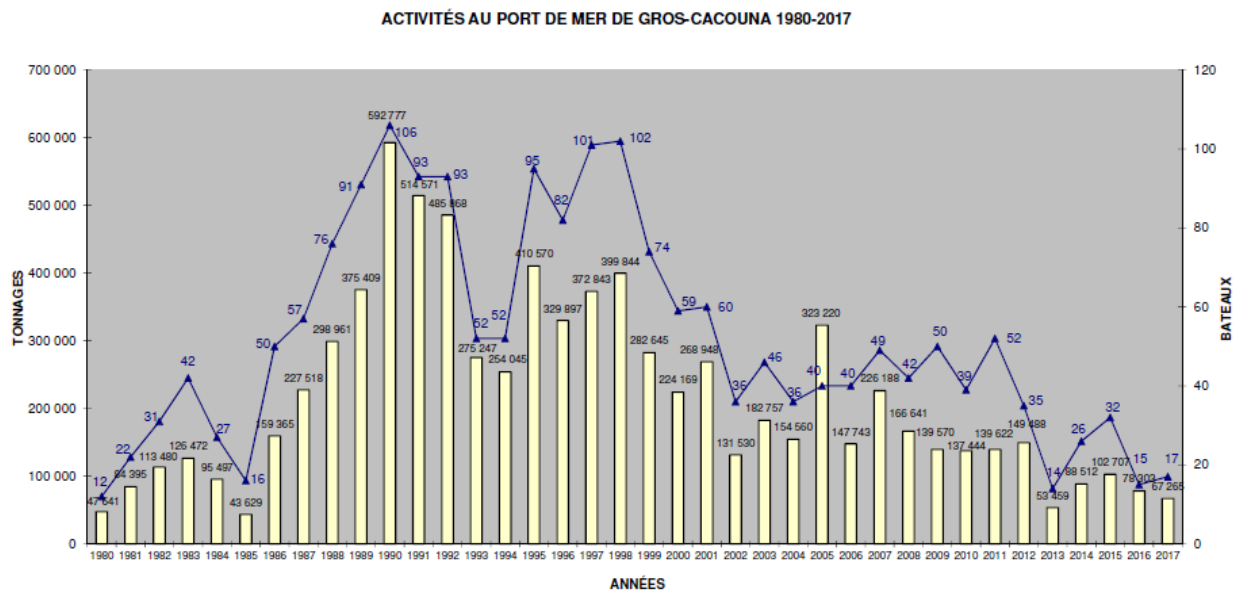
Source : Via Rail

Le transport maritime

• Le port de Gros-Cacouna

Terminé le 26 janvier 1980, inauguré le 7 juin 1981, le [port de Gros-Cacouna](#) est localisé à proximité de la pointe ouest de l'île de Gros Cacouna dans la municipalité de Cacouna. Il sert de lieu d'expédition pour le bois d'œuvre, le papier journal et divers autres produits régionaux comme la tourbe et le carton. Ces marchandises sont destinées principalement aux marchés internationaux. Les volumes de marchandises transbordés et le nombre de bateaux qui accostent au port de Gros-Cacouna varient beaucoup d'une année à l'autre en raison, principalement, des cycles de l'économie mondiale ou de facteurs conjoncturels liés à certains secteurs de l'activité économique (voir [figure 12-1](#) et [plan 12-2](#)).

Figure 12-1
Évolution du tonnage de marchandises transbordées et du
nombre de bateaux au port de Gros-Cacouna, de 1980-2017



Données compilées par le Centre local de développement de la région de Rivière-du-Loup

SOURCE : TRANSPORTS CANADA

Les installations de ce port commercial (profondeur d'eau de 10,2 m) comprennent un quai offrant deux postes d'accostage de 141 mètres chacun avec une vaste aire d'entreposage. On trouve aussi deux brise-lames, un hangar réunissant un bureau et un entrepôt, ainsi qu'un bâtiment de service comprenant deux garages. Le port de Gros-Cacouna est accessible 12 mois par année en recourant toutefois à l'aide occasionnelle d'un brise-glacé en hiver. Une route régionale permet de relier directement les installations portuaires à l'autoroute 20.

Les activités du port de Gros-Cacouna procurent actuellement une cinquantaine d'emplois qui sont répartis parmi des entreprises telles que Terminaux portuaires du Québec Inc., F.F. Soucy, Arrimage Gros-Cacouna Inc. et Ciment Québec Inc.

Les principales qualités de ce port sont attribuables au bon état de ses installations, à la dimension de ses aires d'entreposage extérieur (100 000 mètres carrés), à la dimension de l'aire d'entreposage intérieur (10 000 mètres carrés) et à sa localisation géographique.

- **Le havre de Rivière-du-Loup**

Érigé à l'extrémité de la pointe de Rivière-du-Loup, le havre loupérien appartient au ministère des Transports du Québec qui l'a obtenu du gouvernement fédéral en 2000. Il s'agit d'un port servant de point de départ d'un traversier vers la municipalité de Saint-Siméon sur la rive nord du Saint-Laurent. Ce traversier permet de relier les routes 138 et 170 de la rive nord avec celles de la rive sud (autoroute 20, 85 et les routes 132, 185 et 289). Ce service est exploité par l'entreprise [Traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon](#), filiale de la compagnie Clarke au nom de la Société des traversiers du Québec du mois d'avril au mois de janvier. Selon la saison, le nombre de traversées varie de 2 à 5 par jour. Le service fait relâche en saison hivernale.

En service depuis 1963, le Trans-Saint-Laurent a une capacité de transport de 399 passagers et de 100 unités équivalentes automobiles. En 2017, 136 389 passagers et 60 842 véhicules ont emprunté le service de traversier.² Les usagers de la traverse profitent de la présence d'une gare fluviale mise à leur disposition par le ministère des Transports du Québec. À noter, 13 % des véhicules transportés étaient des camions.

Le havre de Rivière-du-Loup comprend une marina qui a été aménagée à l'aide de pontons à l'intérieur du bassin formé par le quai brise-lames situé le plus à l'ouest. La marina est gérée par le [Club nautique de Rivière-du-Loup](#). Elle dispose de 50 emplacements avec services d'eau et d'électricité. Le club possède aussi une capitainerie qui offre des services de restauration et des espaces en location pour les croisiéristes. Du côté des services touristiques, deux entreprises organisent, depuis quelques années, des excursions aux baleines sur les îles ou encore sur demande vers le casino de Charlevoix.

En 2011, des travaux de réfection majeurs ont été réalisés. Le quai brise-lames a été refait et le quai du traversier a été prolongé de 15 mètres en plus de la construction d'une passerelle d'embarquement.

L'importance des activités économiques et touristiques générées par la présence de la traverse pour la ville de Rivière-du-Loup et la municipalité de Saint-Siméon est indéniable. Compte tenu de l'achalandage actuel, l'impact économique est estimé à plus de 25 millions de dollars annuellement.

- **La traverse de l'île Verte**

La desserte de l'île Verte (municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs) est assurée de mai à novembre par un nouveau traversier « Peter-Fraser », de la [Société Inter-Rives de](#)

² <https://www.monreseau.rdl.com/nouvelles/la-traverse-riviere-du-loup-saint-simeon-a-le-vent-en-poupe/>

[l'Île Verte inc.](#) (entré en service en 2014). Il peut recevoir 12 voitures, 70 passagers et 20 bicyclettes. Il effectuera un maximum de trois allers-retours par marée haute. Auparavant, avec le précédent traversier (La Richardière), bon an mal an, environ 18 000 passagers et 5 000 véhicules empruntaient ce traversier.

Le quai de L'Isle-Verte est la propriété de [Pêches et Océans Canada](#), de même que la première section du quai du Bout d'en Bas situé à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. La rallonge du quai du Bout d'en Bas, qui a été construite pour accueillir le traversier, est la propriété de la Chambre de commerce régionale du Grand-Portage. Cet organisme est aussi propriétaire des rampes de déchargement installées sur les deux quais.

Lorsque les glaces apparaissent en novembre, le service est remplacé par un petit bateau (passagers seulement) pour quelques semaines jusqu'à ce que les conditions soient trop difficiles pour naviguer. Ce service est offert seulement trois jours/semaine. Puis le service d'hélicoptère prend la relève jusqu'au pont de glace aussi trois jours/semaine et le dimanche après-midi.

Le transport aérien

• **L'aéroport de Rivière-du-Loup**

Propriété de la ville de Rivière-du-Loup depuis 2003, l'aéroport de Rivière-du-Loup est localisé dans la municipalité de Notre-Dame-du-Portage entre l'autoroute 20 et le chemin Fraserville, à environ 11 kilomètres du centre-ville de Rivière-du-Loup. Cet aéroport, qui est en exploitation depuis 1959, entre dans la catégorie des « petits aéroports », car il n'offre pas de vol régulier.

Il est utilisé principalement pour l'aviation de loisir et par une clientèle d'affaires de la MRC de Rivière-du-Loup et des MRC de Kamouraska, des Basques et de Témiscouata. En cas de besoin, il peut aussi servir d'aéroport de dégagement pour celui de Québec, permettre les évacuations médicales vers les centres hospitaliers spécialisés et être utilisé par les transporteurs nationaux.

Comme le montre le [tableau 12-3](#), le nombre de mouvements d'aéronef est relativement constant depuis 2005, à l'exception de 2012, avec quelques fluctuations qui peuvent s'expliquer, notamment, par des conditions climatiques particulièrement défavorables.

Tableau 12-3
Mouvements d'aéronef à l'aéroport de Rivière-du-Loup

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
2 430	2 158	2 673	2 086	2 614	2 685	1 942	3 605	1 934	2 351	2 356	1 910	1 864	2 164

Source : Aéroport de Rivière-du-Loup, 2018

Construit sur un terrain de 208 hectares, l'aéroport de Rivière-du-Loup dispose d'une piste de 2 010 mètres de long par 45 mètres de largeur, accompagnée d'une voie de circulation. Parmi les autres infrastructures en place, on trouve une aérogare qui a été rénovée en 1993, un stationnement, deux réservoirs souterrains servant pour la vente

d'essence aux avions et hélicoptères et 8 hangars appartenant à des propriétaires privés.

L'aéroport ne possède pas de tour de contrôle, mais dispose d'équipements servant d'aide à la navigation électronique et visuelle. En 2003, un montant de quelque 900 000 \$, obtenu du gouvernement fédéral lors du transfert de propriété, a été consacré principalement à la réfection de la piste et à l'amélioration du balisage.

La Ville de Rivière-du-Loup a confié la gestion et l'administration des installations aéroportuaires municipales à la Corporation de l'aéroport de Rivière-du-Loup. Un contrat de service permet à Aéropro Inc. d'assurer l'ensemble des activités liées à la gestion, à l'entretien et à l'opération de l'aéroport et des commodités aéroportuaires.

La MRC souhaite une mise en valeur de cet équipement de développement économique. On peut penser, par exemple, à l'école de pilotage en opération depuis 2011, à la promotion du tourisme ou à l'offre d'un vol régulier vers Montréal.

- **Les héliports**

On dénombre également quatre héliports sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup. Les héliports de Cacouna et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs sont gérés par le ministère des Transports du Québec. Ces infrastructures sont utilisées principalement pour desservir la population de l'île Verte au printemps et à l'automne. Un autre héliport est localisé au quai Narcisse à Rivière-du-Loup. Celui-ci appartient à la Garde côtière canadienne. Enfin, un dernier héliport est situé sur les terrains du Manège militaire à Rivière-du-Loup (voir [tableau 12-4](#) et [plan 12-2](#)).

Tableau 12-4
Aérodromes de la MRC de Rivière-du-Loup

Localisation	Propriétaire	Statut
Aéroport de Rivière-du-Loup à Notre-Dame-du-Portage	Ville de Rivière-du-Loup	Public
Héliport de Cacouna (Rivière des Vases)	Ministère des Transports du Québec	Public
Héliport de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs (sur l'île)	Ministère des Transports du Québec	Public
Héliport de Rivière-du-Loup (quai Narcisse)	Garde côtière canadienne	Permission pour atterrir
Héliport de la Défense nationale à Rivière-du-Loup (manège militaire)	Défense nationale du Canada	Permission pour atterrir

Source : MRC de Rivière-du-Loup

Le réseau des véhicules hors route (VHR)

La MRC de Rivière-du-Loup se positionne avantageusement au niveau des sentiers de véhicules hors-routes. Par sa position géographique, elle permet de faire le lien entre l'ouest et l'est du Bas-Saint-Laurent, ainsi qu'avec la rive nord du Saint-Laurent, le Témiscouata et, par extension, les provinces maritimes. Les sentiers de motoneige et de quad connus et pérennisés, estivaux comme hivernaux, sont présentés au [plan 8-1](#).

Le transport d'énergie

Au niveau du transport de l'énergie électrique, la MRC n'a pas de compétence pour légiférer sur ce sujet. Elle a pour seule obligation, dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* ([Chap. 19,1](#)), de reproduire dans le schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) la planification d'Hydro-Québec en ce qui concerne les lignes de hautes tensions et les équipements afférents ([tableau 12-5](#) et [plan 12-3](#)). Elle doit également décrire et localiser les sites de production d'énergie ([tableau 12-5](#) et [plan 12-3](#)). Cependant, en cette matière, la MRC a exercé sa compétence.

Depuis la fin 2013, la MRC, en collaboration avec Innergex énergie renouvelable inc., exploite un parc éolien de 24,6 MW (le [parc éolien communautaire Viger-Denonville](#) ([plan 12-3](#))).

Tableau 12-5
Liste des infrastructures et équipements électriques importants de la Société
Hydro-Québec sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup

Lignes de transport d'énergie		
Tension (kV)	Type	Longueur (km)
120	aérien	118
230	aérien	61
315	aérien	72
Postes		
Nom	Tension (kV)	Municipalité
Poste de Cacouna	120	Cacouna
Poste du Grand-Portage	120	Rivière-du-Loup
Poste de Rivière-du-Loup	315	Saint-Antonin
Stations de télécommunication		
Nom	Municipalité	
RIVDULO/P315-SA1	Saint-Antonin	
Bâtiments administratifs		
Nom	Adresse	Municipalité
Centre administratif Rivière-du-Loup	128, rue Fraser	Rivière-du-Loup

Source : Hydro-Québec, 2014

12.1 Les problématiques générales des réseaux de transport motorisé

L'augmentation constante du nombre d'automobiles et de camions provoque deux phénomènes distincts : la croissance des émissions de gaz à effet de serre (GES) et la congestion routière qui se manifeste, de façon récurrente, dans les régions métropolitaines (principalement à Montréal). Les transports motorisés contribuent, de façon certaine, au réchauffement climatique et au déséquilibre de la balance budgétaire du Québec, car nous ne produisons ni automobile, ni pétrole.

Dans un tel contexte, un transfert modal des déplacements automobiles vers les transports collectifs et actifs, ainsi que le transfert modal du camionnage vers le ferroviaire et le maritime, constitue un objectif incontournable de conformité au nouvel objectif de réduction des gaz à effet de serre (GES) fixé par le gouvernement.³

La congestion routière diminue l'efficacité du transport des marchandises par camion. Cela est d'autant plus vrai que le port de Montréal constitue un passage obligé pour l'import-export de marchandises « conteneurisées » au Québec. Il s'agit d'une

³ À l'horizon 2020, le Québec doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20 % sous le niveau de 1990. [Décret 1187-2009](#). La nouvelle cible du Québec est encore plus contraignante : 37,5 % de réduction de GES sous le niveau de 1990 pour l'an 2030.

problématique majeure pour l'économie régionale du Québec, car la performance du système de transport est faible dans la région de Montréal.

La fluidité dans les transports se mesure en fonction d'un temps de déplacement qui vient influencer le coût de déplacement (personne et marchandise). L'augmentation de la vitesse de déplacement est corrélée avec le coût de déplacement. Autrement dit, les marchandises à haute valeur ajoutée, comme les bijoux, les fromages fins, etc. peuvent être transportés par avion, car on est prêt à payer le prix. À l'inverse, les produits d'usage courant, comme le savon à lessive, les fruits et légumes, sont généralement transportés par camion ou par train. Chaque mode de transport possède ses infrastructures qui permettent certaines vitesses de déplacement. Au niveau du mode de transport routier, il est dangereux de dépasser la vitesse de déplacement attribuée aux infrastructures, comme en témoignent les trop nombreux accidents de la route. La fluidité des déplacements sur les routes va de pair avec la sécurité routière. Sur ce sujet, nous pouvons agir de façon complémentaire avec le ministère des Transports (MTQ).

12.1.1 Les problèmes spécifiques aux infrastructures de transport

Routière

Dans le centre et le sud du territoire de la MRC, on note l'absence de lien est-ouest appartenant au réseau supérieur (voir [plan 12-1](#) qui présente le réseau routier de la MRC). Ce sont le chemin Taché Est à Saint-Cyprien et le chemin Taché Ouest à Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup qui permettent ce transit au sud de la MRC. Au centre, c'est le 2^e Rang entre Saint-Antonin et Saint-Épiphanie avec le 4^e Rang entre cette dernière et Saint-Paul-de-la-Croix qui absorbent la circulation de transit est-ouest. Ces liens intermunicipaux incluent également une proportion non négligeable de transport lourd.

Cette problématique est importante, car le parc industriel de Saint-Cyprien est défavorisé par rapport à son accès sur le réseau autoroutier (voir [plan 12-4](#) - Classification du réseau de camionnage lourd). Le niveau de service sur un chemin municipal est tributaire de la santé financière de la municipalité. Alors que le meilleur itinéraire de camionnage serait celui du chemin Taché pour rejoindre le plus rapidement possible l'autoroute 85 vers l'ouest. Cet itinéraire permet de réduire la distance avec l'autoroute 85 de 11,5 km par rapport à la route 291 et de 31,9 km par rapport à la route 232.

Plusieurs segments du réseau routier gérés par le ministère des Transports et du réseau routier intermunicipal sont bordés de nombreuses constructions. Cette forme de développement urbain linéaire implique obligatoirement une multitude d'accès qui créent des problèmes de fluidité de la circulation, d'accessibilité aux propriétés riveraines et, malheureusement, des risques accrus d'accidents.

Ce phénomène est particulièrement apparent sur la route 132 et aux abords des noyaux villageois. Les diminutions des limites de vitesse pendant la traversée des villages qui s'étirent en longueur sont un irritant pour les usagers en transit. Toutefois, si cette traversée demeure en périmètre urbain, on s'attend à des mesures d'apaisement de la circulation.

En 2016, la MRC s'est dotée d'un Plan d'intervention en sécurité routière en milieu municipal ([PISRMM](#)). De façon non limitative, le [tableau 12-6](#) et le [plan 12-5](#) présentent les problématiques sur le réseau routier du territoire. Sur le réseau municipal, il faut consulter le [PISRMM](#).

Tableau 12-6
Endroits sur les réseaux présentant des problèmes de sécurité routière,
de desserte et de développement linéaire

# de réf.	Localisation (voir plan 12-5)	Nature du problème / Danger ou inconvénient
1	Jonction de l'autoroute 20 avec l'autoroute 85	Jonction de voies rapides par la gauche;
2	Boulevard Cartier et la bretelle de sortie de l'autoroute 20	Intersection difficile à franchir (largeur, mauvaise visibilité, vitesse rapide sur le boulevard Cartier, piste cyclable);
3	Boulevard Cartier	Aires de stationnement non aménagées en bordure du boulevard;
4	Boulevard Cartier, rue Hayward et la Côte-des-Bains	Jonctions nombreuses et très rapprochées (virages à gauche périlleux, accès aux commerces non délimités, intersection située dans une courbe qui coïncide avec des entrées de commerces touristiques);
5	Rue Hayward et de l'Ancrage	Deux routes d'accès au traversier très étroites et peu adaptées au camionnage lourd actuel;
6	Côte du boulevard Armand-Thériault	Bruit causé par les camions (frein moteur);
7	Intersection des rues Lafontaine et Fraserville	Circulation de transit intempestive, pente raide et étroite;
8	Intersection des rues Lafontaine et Fraser (route 132)	Congestion importante à l'intersection, nombreuses entrées de commerce, route très étroite;
9	Chemin Témiscouata et Chemin des Raymond	Congestion de l'intersection le midi et le soir, route étroite et circulation dense;
10	Voie d'accès au secteur Saint-Ludger	Lien routier direct par un seul pont (rue Saint-Magloire) : congestion et accès difficile aux véhicules d'urgence aux heures de pointe Passage laborieux sous le viaduc bas et étroit du chemin de fer; Congestion importante aux heures de pointe à l'intersection de la rue Saint-Magloire et Saint-Elzéar;
11	Chemin Témiscouata	Développement linéaire et effet de discordance; Nombreux accès privés non délimités le long du chemin; Aires de stationnement contiguës à la voie de circulation; Difficulté d'entrée et de sortie pour l'entreprise Premier Tech;
12	Intersection du chemin de Rivière-Verte et du chemin du 1 ^{er} -Rang Est	Visibilité difficile en raison de la topographie et circulation importante aux heures de pointe;
13	Route 185	Développements linéaires ponctuels; Possibilités de dépassements médiocres; Nombreux accès privés le long du chemin; Circulation de camions importante;

# de réf.	Localisation (voir plan 12-5)	Nature du problème / Danger ou inconvénient
14	Route 132 dans le périmètre urbain de la municipalité de L'Isle-Verte	Vitesse affichée à 80 Km/h – vitesse pratiquée plus de 90 km/h; La route 132 devrait faire l'objet d'une requalification;
15	Village de Saint-Cyprien, rues Principale et Taché	Aires de stationnement en bordure de la route mal localisées ou non aménagées;
16	Route 291 entre l'intersection avec le boulevard Industriel et l'intersection avec l'autoroute 20	Transition des limites de vitesse difficiles (3 niveaux); gabarit de la route mal adapté au débit de circulation.

Source : MRC de Rivière-du-Loup, 2019

Plus particulièrement, la capacité limitée de la rue Saint-Magloire qui fait le lien entre le centre-ville de Rivière-du-Loup et le secteur de Saint-Ludger ([numéro 10](#) du tableau 12-6). La rue est étroite et n'offre pas, ou peu, de possibilité d'élargissement en raison, d'une part, de sa situation en bordure de la rivière du Loup et, d'autre part, qu'elle doit passer sous le viaduc du chemin de fer.

La circulation importante entre ces deux quartiers de la ville cause déjà des ralentissements fréquents aux heures de pointe. Avec la construction prévue de nombreux projets domiciliaires dans le secteur de Saint-Ludger, cette problématique pourrait s'aggraver si des correctifs ne sont pas apportés.

Le bruit routier peut constituer un problème. Cela est particulièrement le cas sur les routes sous la responsabilité du MTQ où on retrouve une vitesse affichée supérieure à 50 km/h et un débit journalier moyen estival (DJME) supérieur à 5000 véhicules. Pour des usages résidentiels, institutionnels, comme une école, récréatifs, comme un golf, le niveau de bruit devrait être inférieur à 55 dBA (Leq 24h). La MRC a introduit des dispositions réglementaires au [Chapitre 15](#) pour atténuer l'ambiance sonore sur ces usages.

Aérienne

Un aéroport génère des activités qui sont à l'occasion une source de bruits et de dangers pour la sécurité des biens et des personnes qui demeurent à proximité des pistes d'atterrissage. Inversement, les utilisations du sol, infrastructures ou bâtiments situés à proximité peuvent devenir une source de contrainte pour l'exploitation de l'aéroport.

Ferroviaire

Une partie du transport des marchandises est assurée par le [Canadien National](#) qui est propriétaire dans la ville de Rivière-du-Loup d'une gare de triage.

De façon générale, pour des distances terrestres qui excèdent 800 km, le mode ferroviaire devrait être envisagé.⁴ Toutefois, en fonction de la congestion routière qui sévit pour atteindre le [port de Montréal](#), le train est peut-être un mode de transport intéressant.

⁴ Selon la réglementation en vigueur au Québec, un conducteur ne peut pas dépasser 13 heures consécutives au volant. Autrement dit, de façon théorique, il ne pourrait pas franchir plus de 1 200 km.

Malheureusement, il faut souligner que le réseau ferroviaire et le réseau routier fonctionnent présentement en parallèle sans véritable complémentarité.

La MRC aimerait explorer des pistes de solutions pour assurer davantage d'intermodalité. Par exemple, favoriser la mise en place d'un centre de logistique intermodale (public-privé).

Maritime

Le port de Gros-Cacouna jouit d'une grande productivité et d'une ouverture sur une base annuelle (assistance occasionnelle d'un brise-glace). Cependant, l'éloignement des marchés, l'absence d'infrastructures spécialisées et, surtout, l'absence de desserte ferroviaire directement sur le quai constituent ses principaux inconvénients.

Lorsque l'on regarde le portrait du transport maritime, on remarque que le port de Montréal effectue majoritairement la manutention et le dédouanement des marchandises « conteneurisées ». Cette spécialisation provoque des gains d'efficacité, mais aussi plusieurs externalités négatives. Par exemple, une entreprise de notre région doit acheminer ses marchandises au port de Montréal pour ensuite les regarder passer devant le port de Gros-Cacouna.

Afin de poursuivre le développement du port, la présence d'une voie ferrée serait un atout permettant la venue de navires porte-conteneurs. L'addition de ce type de navire pourrait permettre au port de Gros-Cacouna de jouer un rôle de plaque tournante du transport intermodal dans l'Est du Québec.

Incidemment, la mise en place d'un lien maritime entre Gros-Cacouna et toute ville dotée d'installations portuaires sur la Côte-Nord à l'est du Saguenay, permettrait de retirer du camionnage lourd de Charlevoix et éventuellement de la Haute-Côte-Nord.

Par ailleurs, la [politique maritime nationale](#) prévoit le transfert de nombreuses propriétés portuaires fédérales à des organismes locaux. Dans la foulée de cette politique, [Transports Canada](#) a mené plusieurs discussions avec la Commission portuaire de Gros-Cacouna, en vue de planifier une opération dite de « dessaisissement ».

Le port du havre de Rivière-du-Loup connaît des problèmes d'envasement qui nécessitent des opérations annuelles de dragage menées par la [Société des traversiers du Québec](#). Le site du havre demeure aussi problématique pour les utilisateurs de la marina, car le manque de profondeur d'eau, dû à l'ensablement, combiné aux marées, réduit le temps des sorties en mer des plaisanciers.

Le port du havre est aussi le lieu d'embarquement et de débarquement de la [traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon](#). Ce lien interrives constitue un service essentiel. De part et d'autre du fleuve Saint-Laurent, les communautés locales et régionales reliées par la traverse s'entendent pour réclamer que le service soit offert à l'année. Les retombées économiques d'une telle prolongation du service pourraient justifier ce changement.

Au havre de Rivière-du-Loup et sur les propriétés adjacentes, la MRC souhaite que soit réalisé le projet de carrefour maritime. Ce projet prévoit un réaménagement complet du secteur avec la construction d'un bâtiment multifonctionnel moderne, des espaces d'accueil et d'interprétation.

La dépendance aux marées est une problématique majeure pour les habitants de l'île Verte puisqu'aucune traversée n'est possible en dehors des périodes de marée haute, les laissant alors complètement isolés. Actuellement, un service d'hélicoptère est disponible pour les urgences.

Les infrastructures portuaires de la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et de L'Isle-Verte sont aussi destinées à être remises à des organismes locaux. Dans ce cas, la MRC souhaite avant tout que ces infrastructures demeurent publiques, accessibles et sécuritaires et que le gouvernement fédéral accompagne ces transferts de propriété d'enveloppes budgétaires suffisantes pour assumer leur mise à niveau.

12.1.2 Les problèmes spécifiques rattachés aux moyens de transport

Autocar

La localisation actuelle du seul terminus d'autobus de la MRC est près de la sortie 503 de l'autoroute 20 (voir [plan 12-2](#)) est fonctionnelle pour l'opérateur, mais elle est située loin du centre-ville, ce qui n'est pas pratique pour une clientèle qui, par définition, se déplace à pied. Toutefois, le réseau de transport collectif [Transport Vas-Y](#) y a également un arrêt sur la rue Rolland-Roussel.

Deux entreprises desservent ce terminus, Orléans Express (Keolis) et MaritimeBus.

Transport collectif

Sur le territoire de la MRC, on retrouve une entreprise d'économie sociale dédiée au transport collectif depuis 1990 du nom de [Transport Vas-Y](#). À ses débuts, le service était voué au transport adapté. En 2001, débute le service de transport collectif pour l'ensemble des citoyens. Depuis 2011, l'entreprise compte trois autobus et dessert tout le territoire de la MRC, à l'exception de Saint-Cyprien qui est desservi par le service de transport de la MRC des Basques. L'entreprise dessert également deux municipalités de la MRC de Kamouraska, soit Saint-André et Saint-Alexandre.

Tableau 12-7
Statistique des déplacements Transport Vas-Y inc.¹

Année	Transport adapté	Transport collectif	Total annuel
2001	11 403	102	11 505
2002	12 818	2 588	15 406
2003	14 119	6 345	20 464
2004	13 472	6 455	19 927
2005	11 920	7 225	19 145
2006	13 062	8 071	21 133
2007	14 095	8 972	23 067
2008	20 748	8 902	29 650
2009	22 490	10 212	32 702
2010	24 628	13 502	38 130
2011	25 472	14 695	40 167
2012	26 088	16 206	42 294
2013	25 589	16 227	41 816
2014	23 478	18 389	41 867
2015	24 121	21 602	45 723
2016	23 846	22 273	46 119
2017	23 146	26 199	49 345
2018	24 070	28 560	52 630

¹ Statistiques totales de Transport Vas-y. Incluent les municipalités de Saint-André et de Saint-Alexandre de la MRC de Kamouraska.

Note : année 2001 = Début du volet collectif pour 3 mois d'utilisation

Bien que l'on constate une augmentation soutenue du nombre de passagers, il n'en demeure pas moins que la formule d'arrêt sur réservation est peu conviviale. De plus, hors de la ville-centre, pour certaines municipalités, la desserte consiste à un passage le matin, un le midi et un le soir (service offert de 6 h 30 à 21 h 15). Toutefois, dans son rapport d'exploitation de 2017, Transport Vas-Y y mentionne que 53 % des déplacements avaient pour objectif le travail. Les utilisateurs de 19 à 64 ans représentent 64 % de la clientèle.

Lorsque l'on analyse les données d'inscription à Transport Vas-Y par municipalité ([tableau 12-8](#)), la ville de Rivière-du-Loup a le plus haut taux d'inscription alors qu'il atteint près de 10 % de la population. Les très nombreux emplois, commerces et services contribuent vraisemblablement à cette popularité. Par contre, les taux d'inscription dans les autres municipalités sont beaucoup plus bas. À l'exception des municipalités de Saint-François-Xavier-de-Viger et de Saint-Paul-de-la-Croix où les taux, respectivement de 7,8 % et 5,5 %, sont supérieurs aux autres municipalités.

Tableau 12-8
Nombre d'inscription et de déplacement de Transport Vas-Y

Municipalités	Inscrits/ Déplacements	Volet adapté	Volet collectif	Total	% de la population
Cacouna	Inscrits	6	66	72	4 %
	Déplacements	126	819	945	
Notre-Dame-du-Portage	Inscrits	4	29	33	2,9 %
	Déplacements	93	132	225	
Rivière-du-Loup	Inscrits	369	1 542	1 911	9,8 %
	Déplacements	22 150	25 690	47 840	
Saint-Antonin	Inscrits	10	65	75	1,9 %
	Déplacements	384	987	1 371	
Saint-Arsène	Inscrits	6	31	37	3 %
	Déplacements	139	189	328	
Saint-Modeste	Inscrits	2	10	12	1 %
	Déplacements	59	32	91	
L'Isle-Verte	Inscrits	11	18	29	2,2 %
	Déplacements	35	152	187	
Saint-Épiphanie	Inscrits	3	23	26	3,1 %
	Déplacements	0	73	73	
Saint-François-Xavier-de-Viger	Inscrits	2	17	19	7,8 %
	Déplacements	99	0	99	
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup	Inscrits	4	26	30	2,4 %
	Déplacements	174	92	266	
Saint-Paul-de-la-Croix	Inscrits	2	15	17	5,5 %
	Déplacements	10	35	45	
Total	Inscrits	419	1 842	2 261	6,7 %
	Déplacements	23 269	28 201	51 470	

Source : Transport Vas-Y, 2018.

Taxi

Il existe une seule entreprise de taxi sur le territoire de la MRC. Elle possède 15 voitures disponibles en tout temps. Puisqu'elle est basée à Rivière-du-Loup, la limite théorique de desserte demeure l'agglomération de Rivière-du-Loup.

Vélo et motoneige

La mise en place de l'autoroute 85 est susceptible d'affecter particulièrement le parc linéaire du [Petit-Témis](#) et la qualité de l'expérience récréative qu'il offre aux cyclistes en particulier. Certains tronçons prévus de l'autoroute seraient adjacents au tracé actuel du Petit-Témis, rendant ce dernier moins intéressant pour la pratique du vélo.

Les réseaux linéaires comme la Route Verte et le Sentier national (pédestre) ont besoin davantage de financement du Gouvernement pour l'entretien et la mise en valeur.

La pérennité des tracés de VTT et de motoneige suscite également des préoccupations de la part des usagers, mais aussi de la MRC pour réduire les conflits de voisinage.

Sur le même sujet, le sentier de motoneige régional numéro 526 rejoint le sentier Trans-Québec numéro 85 (Parc linéaire du Petit-Témis). Ce sentier régional permet de contourner le noyau villageois de Saint-Antonin.

12.2 Les problématiques spécifiques aux télécommunications

Depuis l'invention du téléphone, un réseau de câbles propre à transmettre un signal électrique s'est répandu partout (ou presque) à la surface de la planète, si bien que l'ensemble des citoyens (ou presque) a accès à un téléphone. Aujourd'hui, ce même téléphone bénéficie d'une connexion sans fil. La transmission de la communication passe maintenant par les ondes radio. Aux poteaux de téléphone, s'ajoutent maintenant dans le paysage les tours de télécommunication. L'avènement des téléphones intelligents (accès au WEB) relègue l'ère du fil de téléphone au rang de relique.

Depuis l'avènement de l'ordinateur personnel (fin des années 70), d'internet et plus tard du World Wide Web (WWW), l'accès aux outils de communication est devenu essentiel, même primordial, pour les communautés.

La problématique s'articule autour de deux préoccupations : la couverture de services offerts à la population et la protection des paysages.

La téléphonie terrestre a depuis longtemps atteint une couverture complète du territoire de la MRC, la couverture offerte par les antennes cellulaires est surtout concentrée dans l'agglomération de Rivière-du-Loup, ainsi que le long du littoral et des autoroutes. Le centre et le sud de la MRC reçoivent une couverture faible, voire parfois inexistante. Les municipalités de Saint-François-Xavier-de-Viger, Saint-Paul-de-la-Croix, Saint-Épiphanie, Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et Saint-Cyprien sont touchées par cette faible couverture.

Le dynamisme du marché de la téléphonie et la forte compétition font qu'il est très rare que deux compétiteurs partagent la même tour de transmission, ce qui provoque la multiplication de ces tours qui s'imposent de plus en plus dans nos paysages par leurs apparences peu esthétiques. La situation a de fortes chances de se poursuivre avec l'arrivée d'un nombre toujours plus important de fournisseurs.

Fait à noter, le domaine des télécommunications est sous juridiction fédérale. Les municipalités n'ont pratiquement aucun pouvoir sur l'implantation d'une tour de télécommunication.

12.3 Les problématiques spécifiques à la production et au transport de l'énergie

Le Québec désire réduire sa dépendance aux produits pétroliers et diversifier sa production d'énergie électrique. La MRC de Rivière-du-Loup contribue significativement aux objectifs gouvernementaux de deux façons :

1. Elle est actionnaire d'un projet éolien de 24,6 MW (le [parc éolien communautaire](#))

[Viger-Denonville](#)), en service depuis décembre 2013.

2. À l'époque, la MRC, la Ville de Rivière-du-Loup et l'entreprise privée Envirogaz inc. (aujourd'hui Terix-Envirogaz) ont créé la Société d'économie mixte et d'énergie renouvelable de la région de Rivière-du-Loup ([SÉMER](#)). La SÉMER administre une usine de biométhanisation des matières résiduelles organiques. Elle produit du biogaz naturel.

À pleine capacité, l'usine de biométhanisation traitera un volume d'environ 18 000 tonnes métriques de résidus organiques produisant 1,4 million de mètres cubes de biométhane épuré.

Initialement, le biométhane produit devait être liquéfié et devait servir à alimenter une station de ravitaillement de Gaz Métro (maintenant Énergir) pour les camions spécialement adaptés. Cette station était située en bordure de l'autoroute 85, sur le territoire de la ville de Rivière-du-Loup. Ce projet s'inscrivait dans un important chantier de ravitaillement commercial en gaz naturel liquéfié dans le corridor Québec-Ontario. Toutefois, le Gouvernement a renoncé à ce projet.

Aujourd'hui l'usine produit du gaz naturel comprimé pour l'entreprise Énergir. Ce gaz va alimenter le réseau de l'entreprise.

12.4 Les principaux défis et axes d'interventions

Transport

Nos défis :

- Freiner la croissance soutenue de la mobilité motorisée;
- Améliorer la performance de notre système de transport;
- Réduire les émissions de GES;
- Réduire le nombre d'accidents de la route.

Pour relever ces défis, il faut nécessairement agir en partenariat avec le ministère des Transports, car la MRC n'a pas toutes les compétences pour intervenir sur la performance du réseau de transport.

Néanmoins, le SADR peut intervenir en matière de fluidité sur le réseau de transport routier. Il peut également contribuer à réduire les GES en encourageant le transport actif. Cela est particulièrement traité dans les Chapitres [3](#) et [4](#) du SADR.

Les axes d'interventions :

- Limiter les entrées charretières sur les itinéraires de camionnage;
- Intégrer dans la planification municipale le concept de traversée d'agglomération;
- Maintenir à jour le Plan d'intervention en sécurité routière en milieu municipal;
- Maintenir à jour le Plan d'intervention en infrastructure locale.

Télécommunications

Nos défis :

- Une couverture complète du territoire en matière de téléphonie cellulaire;
- Une intégration réussie des tours de télécommunication dans le paysage.

Énergie

Nos défis :

- Saisir les opportunités en matière de production d'énergie alternative.

La MRC a été et sera toujours proactive dans le domaine de la production d'énergie. Elle compte saisir toutes les opportunités offertes par le gouvernement pour investir dans ce champ d'activités économiques.

12.5 Les orientations

- Favoriser l'intermodalité pour le transport des marchandises;
- Favoriser la fluidité du transport des marchandises;
- Contribuer à l'amélioration de la sécurité des personnes dans les réseaux de transport;
- Promouvoir les sources d'énergie alternative;
- Contribuer à réduire les gaz à effet de serre;
- Favoriser l'utilisation du Sentier linéaire interprovincial du Petit-Témis.

12.6 Les règles de conformité

En matière de sécurité des transports, les municipalités devront prévoir, dans leur planification, des dispositions qui limitent l'implantation résidentielle en bordure des routes où transitent les marchandises. Cette disposition se retrouve également dans le [Chapitre 5](#) (*Les espaces industriels*), car elle permet également d'améliorer la compétitivité des entreprises par une meilleure fluidité pour le transport des marchandises. Les municipalités concernées peuvent interpellier le MTQ pour mettre en place des dispositions normatives ou incitatives qui visent la localisation optimale des accès routiers.

Elles devront également s'assurer, dans leur planification, que le tracé des chemins projetés limite le nombre d'intersections routières avec le réseau routier supérieur. À cet effet, les municipalités devront, lors de la planification de leur réseau routier local, à demander l'avis du ministère des Transports pour toute nouvelle intersection prévue avec le réseau routier supérieur.

Les municipalités devront apporter une attention particulière en matière de sécurité des piétons lorsqu'un itinéraire de camionnage traverse un cœur villageois. Elles devront mettre en place des dispositions et des équipements qui visent à réduire la vitesse de la circulation motorisée (réseau municipal).

Bien que les autorisations d'implantation de tour de télécommunication soient de juridiction fédérale, les municipalités de Notre-Dame-du-Portage et de Rivière-du-Loup devront s'assurer de bien préserver les possibilités de développement futur de l'aéroport.

12.7 Les mesures de concertation

Dans le cadre prescrit par l'[article 149](#) de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, une intervention gouvernementale, qui consiste à l'érection d'une nouvelle ligne aérienne de transport d'énergie, doit être réputée conforme au SADR.

De façon générale, la MRC souhaite que ses partenaires favorisent les corridors déjà existants. En cas d'impossibilité technique, le tracé devrait tenir compte des critères d'intégration suivants :

- Éviter les milieux écologiquement sensibles, notamment les territoires d'intérêt écologique, les milieux humides, les îles et les érablières;
- Contourner les milieux récréatifs tels que les plages, les terrains de camping et de golf, les pourvoiries, les camps de vacances et les sites de villégiature;
- Éviter d'affecter les perspectives visuelles en présence d'un paysage emblématique et s'éloigner, le plus possible, des territoires d'intérêt patrimonial, ainsi que des ensembles résidentiels.

Dans le cas de l'implantation d'un gazoduc (ou d'un oléoduc), le tracé devrait idéalement être intégré à l'emprise d'une infrastructure linéaire existante (autoroute, route, corridor ferroviaire, lignes électriques). Ce tracé devrait également, compte tenu des adaptations nécessaires, prendre en considération les critères d'intégration énumérés ci-haut.