

**Extraits du schéma d'aménagement du territoire en vigueur**

**Adopté le 19 février 1987**

**MRC de Rivière-du-Loup**

### 2.2.1.2 Définitions:

#### **Aire industrialo-portuaire régionale (I-Pr)**

Le port de mer de Gros-Cacouna constitue une infrastructure portuaire supra-régionale de première importance et le terrain l'entourant est propice pour l'accueil d'industries majeures reliées, entre autres, aux activités portuaires. D'une superficie approximative de 610 hectares, cet espace industriel régional vise à mettre en valeur la position stratégique du port de Gros-Cacouna.

### 2.2.1.3 Compatibilité des usages selon les grandes affectations.

Étant donné que les grandes affectations du territoire identifient l'activité prédominante d'un territoire, il y a lieu de prévoir certaines autres utilisations compatibles avec la vocation principale afin de ne pas limiter certaines interventions. De plus, la grille de compatibilité vise à guider les municipalités dans l'identification d'activités qui peuvent être autorisées dans les grandes affectations tout en respectant un esprit régional.

A chacune de ces activités ou équipements et infrastructures, un degré particulier de compatibilité accompagne les différentes affectations proposées par le schéma. Ainsi ont été retenus les degrés de compatibilité suivants:

- les activités, équipements et infrastructures compatibles;
- les activités, équipements et infrastructures compatibles avec conditions;
- les activités, équipements et infrastructures incompatibles.

Les activités, équipements et infrastructures compatibles sont ceux qui sont permis sans restriction et qui contribuent à confirmer le caractère particulier de chacun des secteurs dans lesquels ils se situent.

Les activités, équipements et infrastructures compatibles avec conditions sont ceux permis, mais avec certaines restrictions dans l'implantation ou l'intervention.

Les activités, équipements et infrastructures incompatibles sont ceux qui ne permettent pas la réalisation des objectifs poursuivis dans le schéma d'aménagement.

TABLEAU 2.2.1.3

GRILLE DE COMPATIBILITÉ  
DES GRANDES AFFECTATIONS

Grandes affectations	Aire agricole	Aire Agricole et de villégiature	Aire forestière	Aire Récréative	Aire des périmètres d'urbanisation	Aire urbaine sans infrastructure	Aire Aéroportuaire	Aire industriel-portuaire	Aire industrielle régionale	Aire faunique	Aire de pépinière
Activité agricole	○	○	○	⊙1	⊙2	⊙3	⊙4	○	○	⊙5	○
Activité forestière	○	○	○	⊙6	⊙7	⊙8	○	⊙9	⊙10	⊙11	⊗
Extraction	⊙12	⊗	⊙13	⊗	⊗	⊗	⊗	⊙14	⊗	⊗	⊗
Résidence permanente	⊙15	⊙16	⊙17	⊙18	○	⊙47	⊙19	⊙20	⊗	⊗	⊗
Résidence secondaire	⊙21	⊙22	⊙23	○	○	⊙47	⊗		⊗	⊙25	⊗
Commerce et service	⊙26	⊙27	⊙28	⊙29	○	⊙48	⊙30	○	○	⊗	⊗
Industrie	⊙31	⊙32	⊙33	⊙34	⊙35	⊙36, 48	⊙37	○	○	⊗	⊗
Récréation et tourisme	⊙38	○	○	○	○	⊙47	⊙39	⊗	⊗	⊙40	⊗
Infrastructures de services publics	⊙41	⊙42	○	⊙43	⊙44	⊙45, 47	○	○	○	⊙46	○
Institutionnel et publics	○	○	○	○	○	⊙47	○	○	○	○	○

○ Compatible

⊙ Compatible avec condition  
(X)

⊗ Incompatible

(X) Le chiffre fait référence aux conditions minimales à respecter pour autoriser les activités, équipements et infrastructures identifiés pour chaque grande affectation du territoire.

Ces conditions sont indiquées ci-après.

**LES USAGES:**

Les usages se rapportant aux différents équipements, infrastructures et activités sont:

<b>ACTIVITÉ AGRICOLE</b>	tout bâtiment ou utilisation du sol lié à des fermes d'élevage, de grande culture, maraîchères, fruitières, des fermes spécialisées, expérimentales, d'institution et des services agricoles y compris les érablières et les boisés de ferme.
<b>ACTIVITÉ FORESTIERE</b>	tout bâtiment ou utilisation du sol lié à l'exploitation de la matière ligneuse y compris la sylviculture, le reboisement et les autres travaux de mise en valeur de la forêt en plus des forêts expérimentales et d'institution.
<b>EXTRACTION</b>	tout bâtiment ou utilisation du sol lié à l'exploitation des sablières, gravières, carrières et tourbières y compris les usines de transformation des matières.
<b>RÉSIDENCE PERMANENTE</b>	Habitation unifamiliales, bifamiliales et multifamiliales, y compris les bâtiments complémentaires et annexes.
<b>RÉSIDENCE SECONDAIRE</b>	Habitation occupée de façon non continue, est synonyme de chalet ou de maison de villégiature.
<b>COMMERCE ET SERVICE</b>	tout bâtiment ou utilisation du sol lié à la vente de biens matériels et à l'offre d'activités professionnelles et de services.
<b>INDUSTRIE</b>	<u>tout bâtiment ou utilisation du sol lié à la transformation de matières premières en produits semi-finis ou finis.</u>
<b>RÉCRÉATION ET TOURISME</b>	tout bâtiment ou utilisation du sol lié à la récréation, à l'hébergement et à la restauration.
<b>INFRASTRUCTURES DE SERVICES PUBLICS</b>	comprend tous les réseaux d'utilité publique, tel l'aqueduc, l'égout, l'électricité, le câble, le gaz, le téléphone...
<b>INSTITUTIONNEL ET PUBLIC</b>	tout bâtiment ou utilisation du sol occupé ou possédé par un gouvernement fédéral, provincial, régional ou municipal par des organismes publics et parapublics, y compris les bâtiments ou utilisation du sol relié à la pratique d'un culte.

## **2.4.2 Réseau de circulation non routière.**

Les réseaux de circulation non routière comprennent:

- les infrastructures de la circulation aérienne (aéroport);
- les infrastructures de la circulation ferroviaire (réseaux principaux et embranchements);
- les infrastructures de la navigation (services de traversiers, quais, marinas et circuits canotables);
- les sentiers de loisir (sentiers de randonnées, pistes cyclables).

### **2.4.2.1. Objectifs spécifiques visés.**

Les objectifs spécifiques proposés sont les suivants:

- étendre le rayonnement de l'infrastructure aéroportuaire existante au-delà des limites de la Municipalité régionale de comté;
- assurer la présence d'un réseau ferroviaire desservant les principales concentrations industrielles;
- assurer une liaison permanente adéquate entre les deux rives du Fleuve Saint-Laurent et entre l'île Verte et la terre ferme;
- établir un service de traversier entre Cacouna et Tadoussac;
- conserver les quais de Notre-Dame-du-Portage, de la Pointe à Rivière-du-Loup, de Gros-Cacouna, de Rivière-des-Vases, de L'Isle-Verte-Village et du Bout d'en-Haut et du Bout d'en-Bas à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs pour accéder au fleuve;
- appuyer l'expansion des activités portuaires à Gros-Cacouna;
- favoriser l'aménagement des circuits canotables sur les cours d'eau les plus propices;
- favoriser l'aménagement d'un réseau de sentiers de loisir à même l'ancienne voie ferrée de Témiscouata et dans l'axe de la route 132 parallèlement au fleuve Saint-Laurent.

#### 2.4.2.2 Identification et coût des projets.

Il y a lieu de maintenir et favoriser le rayonnement des infrastructures existantes, telles:

- l'aéroport régional situé à Notre-Dame-du-Portage;
- le réseau ferroviaire existant;
- le service de traversier entre Saint-Siméon et le quai de la Pointe à Rivière-du-Loup;
- le quai en eau profonde de Gros-Cacouna;
- la marina de Rivière-du-Loup.

La Municipalité régionale de comté de Rivière-du-Loup retient également les propositions d'aménagement suivantes:

- la mise en place d'une traverse entre l'île Verte avec l'aménagement en conséquence des quais de L'Isle-Verte Village et du Bout d'en-Bas à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs;
- l'implantation d'un service de traversier pour transport lourd et léger entre Cacouna et Tadoussac douze (12) mois par année;
- l'aménagement d'un parc touristique et récréatif à même le quai de Notre-Dame-du-Portage vise à créer un trait d'union entre la terre et le fleuve. Ce projet doit s'intégrer à l'actuelle piscine extérieure à l'eau salée, la maison de la culture et la mise en valeur du littoral portageois, ceci pour confirmer la vocation touristique de la municipalité;
- les quais de Rivière-des-Vases et du Bout d'en-Haut à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs sont à maintenir pour les pêcheurs et les embarcations privées des insulaires;
- la mise en place d'un embranchement de desserte ferroviaire vers le parc industrialoportuaire de Gros-Cacouna;
- l'aménagement de voies canotables sur les Sept Lacs à Saint-Cyprien et sur la rivière du Loup sont à prévoir pour les amateurs de plein air;
- à plus long terme, l'aménagement de circuits cyclables dans l'axe de la route 132;
- le sentier de motoneige provincial de la Trans-Québec no 5 est à conserver.

Le plan 2.4.2.2 nous indique ces divers équipements à maintenir ou à mettre en place.

**Extraits du premier projet de schéma d'aménagement et de  
développement du territoire**

**Adopté le 20 mai 2004**

**MRC de Rivière-du-Loup**

## **Chapitre vingt – Le transport maritime et aérien**

### **20.4 Les orientations et les objectifs d'aménagement**

#### **20.4.1 Les orientations**

En matière de transport maritime et aérien, le conseil de la MRC adopte les orientations suivantes :

- maintenir fonctionnel l'ensemble des infrastructures portuaires et maritimes et maximiser leur potentiel de développement;
- favoriser l'expansion des activités aéronautiques et commerciales à l'aéroport de Rivière-du-Loup.

#### **20.4.2 Les objectifs**

Le conseil de la MRC de Rivière-du-Loup énonce ces orientations parce qu'il désire :

- ✓ consolider les activités liées à la traverse Rivière-du-Loup — Saint-Siméon, à la navigation de plaisance et aux croisières au havre de Rivière-du-Loup et ainsi contribuer au maintien de la Pointe de Rivière-du-Loup comme pôle touristique;
- ✓ maintenir les services de traversier existants et profiter des occasions favorables pour les bonifier;
- ✓ poursuivre les efforts de promotion et de développement du port de Gros-Cacouna;
- ✓ voir l'aéroport devenir une composante dynamique de développement de l'activité touristique et un outil stratégique s'intégrant à l'offre diversifiée de la MRC en matière transport;
- ✓ maintenir une occupation du sol à proximité de l'aéroport compatible avec les activités qui s'y déroulent.

### **20.5 L'affectation publique**

L'aéroport de Rivière-du-Loup dans la municipalité de Notre-Dame-du-Portage est situé sur un terrain de 31,7 hectares. Ce terrain fait partie de l'aire

d'affectation « publique ». Il est à noter que cette aire regroupe également le lieu d'enfouissement sanitaire régional de Cacouna (chapitre 18) et le terrain des installations de captage d'eau souterraine de la ville de Rivière-du-Loup dans la municipalité de Saint-Modeste (chapitre 17).

### La compatibilité des usages

Le tableau 20-4 identifie sommairement les usages qui sont compatibles avec l'affectation « publique ».

**Tableau 20-4**

**Aperçu de la compatibilité des usages  
dans l'affectation publique**

<b>GROUPE D'USAGE</b> ▪ classe d'usage	<b>Aire d'affectation publique</b>
<b>RÉSIDENTIEL</b>	
▪ Habitation (1 à 2 logements)	
▪ Toute catégorie d'habitation	
<b>COMMERCIAL ET DE SERVICE</b>	
▪ Commerce et service	⊙
<b>INDUSTRIEL</b>	
▪ Industrie légère, modérée et para-industriel	
▪ Industrie lourde	
<b>INSTITUTIONNEL ET PUBLIC</b>	
▪ Utilité publique, transport et communication	○
▪ Institutionnel et public	
<b>RÉCRÉATIF ET DE CONSERVATION</b>	
▪ Récréation intensive et villégiature	
▪ Récréation extensive et conservation	⊙
<b>EXPLOITATION DES RESSOURCES</b>	
▪ Agriculture avec élevage	
▪ Agriculture sans élevage	○
▪ Exploitation forestière	⊙
▪ Pêche commerciale	
▪ Extraction	○

○ Compatible    ⊙ Compatible avec conditions

Note : Le tableau 23-1 donne les précisions relatives aux usages compatibles avec conditions

### La densité approximative d'occupation du territoire

Cette mesure de l'occupation du territoire est non applicable à cette aire d'affectation compte tenu de la nature des usages et équipements projetés.

## **20.6 Les projets d'amélioration reliés au transport maritime et aérien**

### **20.6.1 Le port de Gros-Cacouna**

Actuellement, les installations actuelles du port de Gros-Cacouna répondent de façon générale aux activités de transbordement et de manutention qui s'y déroulent. Toutefois, selon les différents projets de développement et d'investissement qui seront mis de l'avant au cours des prochaines années dans l'aire portuaire, des travaux d'amélioration du port et des infrastructures connexes pourraient devenir nécessaires. En effet, l'implantation d'une ou plusieurs entreprises manufacturières, de nouvelles activités de transbordement ou d'un terminal méthanier sont à prévoir dans l'aire portuaire ou dans le parc industriel adjacent. La réalisation de ces projets pourra impliquer la mise en place d'une antenne de service ferroviaire (voir plan 19-1), d'installations spécifiques de transbordement de véhicules routiers ou de méthane liquéfié.

### **20.6.2 Le havre de Rivière-du-Loup**

Face à l'état de détérioration avancé de havre de Rivière-du-Loup, diverses hypothèses ont été examinées par les autorités. Il s'avère que les scénarios de remise en état à privilégier pourraient engendrer des coûts sensiblement supérieurs à l'enveloppe budgétaire de 20 millions de dollars obtenue du gouvernement fédéral lors du transfert des infrastructures au gouvernement du Québec.

Pour sa part, le conseil de la MRC considère que le réaménagement du havre doit être envisagé dans une perspective à long terme. On devra prendre en considération les besoins de toutes les clientèles, soit les usagers de la traverse, les excursionnistes, les utilisateurs de la marina et la population en général qui vient visiter les lieux. En raison de l'importance reconnue de la traverse, la MRC attend du gouvernement qu'il consente les investissements nécessaires à la mise en place d'un concept de réaménagement du havre acceptable. Ce concept doit améliorer la sécurité et la fiabilité des opérations de la traverse et réduire les frais récurrents en matière de dragage et les répercussions environnementales de ceux-ci. Pour les intervenants du milieu, le prolongement du quai actuellement désaffecté apparaît comme le scénario à privilégier.

### **20.6.3 Les autres infrastructures portuaires**

Parmi les autres infrastructures portuaires, seules celles de la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs sont appelées à être modifiées. Ainsi, le quai du Bout d'en Haut qui est actuellement condamné serait démoli et remplacé par une descente de bateaux, tandis qu'aux quais du Bout d'en Bas et du village, des

travaux de réfection et d'amélioration s'imposent. Le tout est en attente d'une cession des quais de Pêches et Océans aux municipalités.

## **20.7 Les stratégies d'aménagement**

Afin de mettre en œuvre ses orientations et ses objectifs d'aménagement touchant le transport maritime et aérien, le conseil de la MRC adopte les stratégies d'aménagement suivantes :

### **20.7.1 Le soutien à la traverse de Rivière-du-Loup — Saint-Siméon**

Le conseil de la MRC considère la traverse de Rivière-du-Loup — Saint-Siméon comme un service essentiel et un outil de développement économique. En plus des travaux de réaménagement du havre mentionnés précédemment qui sont incontournables, la MRC estime essentiel le maintien de la traverse comme axe prioritaire parce que :

- la traverse est le prolongement naturel de la route 185 vers la rive nord;
- la circulation de transit peut ainsi bénéficier d'une porte d'entrée directe vers les régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de Charlevoix ou encore vers le Témiscouata et les provinces atlantiques;
- les touristes peuvent profiter de circuits touristiques décloisonnés;
- cette liaison maritime connaît un fort achalandage et qu'elle possède une très bonne notoriété;
- ce service donne l'opportunité à tous ses utilisateurs d'entrer en contact avec le parc marin Saguenay-Saint-Laurent.

Pour toutes raisons, l'appui financier que lui procure le statut d'axe prioritaire reconnu par le gouvernement du Québec, pour les périodes où l'achalandage est moindre, doit être maintenu.

### **20.7.2 La gestion des installations portuaires et des territoires adjacents**

Au havre de Rivière-du-Loup et sur les propriétés adjacentes, la MRC souhaite que la ville de Rivière-du-Loup maintienne des orientations en matière d'urbanisme qui permettent la consolidation des commerces d'orientation touristique déjà présents dans ce secteur et la venue d'usages communautaires tels un musée ou un centre d'interprétation maritime. En regard de l'achalandage touristique de ces lieux et de la présence d'un secteur d'intérêt historique à

proximité, le chapitre sur *Les territoires d'intérêt historique et culturel* comprend divers moyens pour préserver la qualité architecturale des bâtiments de la pointe de Rivière-du-Loup.

Pour les autres installations portuaires, à l'exception de celle du port de Gros-Cacouna, il apparaît judicieux de préserver les accès au fleuve pour le bénéfice de la population locale et celui des touristes. À cette fin, la MRC souhaite que les municipalités conservent ou créent des lieux publics autour des quais avec des services communautaires (aire de stationnement, aires de pique-nique, bâtiments de services).

Par ailleurs, la politique maritime nationale prévoit le transfert de nombreuses propriétés portuaires fédérales à des organismes locaux. Dans la foulée de cette politique adoptée il y a quelques années, Transports Canada a mené plusieurs discussions avec la Commission du parc portuaire de Gros-Cacouna, discussions qui n'ont pas donné de résultats concrets. Face à cette opération dite de « dessaisissement », le conseil de la MRC indique, en accord avec la vision de la Commission du parc portuaire de Gros-Cacouna, qu'il privilégie plutôt une approche où les autorités gouvernementales demeureraient propriétaires des infrastructures alors que les autorités locales se verraient confier un rôle plus grand en matière de gestion.

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 à leur mise à niveau. À plus long terme, il apparaît que les gouvernements supérieurs devront maintenir des programmes d'aide pour les travaux de réfection qui seront inévitables parce que les petites communautés locales ne pourront pas les absorber à elles seules.

## **Chapitre vingt et un – Les réseaux d'énergie et de télécommunications**

### **Les nouvelles sources d'énergie**

La filière éolienne de production d'énergie est en plein développement au Québec à la suite notamment de l'appel d'offre d'Hydro-Québec pour la production de 1 000 MW. Par ailleurs, la région de Rivière-du-Loup est située dans un corridor de vent intéressant ce qui fait que le territoire de la MRC est susceptible d'être un lieu d'implantation d'éoliennes ou de parcs d'éoliennes. Si les opinions sont partagées concernant l'impact visuel de telles structures, il n'en demeure pas moins qu'il serait souhaitable d'édicter certaines règles balisant leur installation sur le territoire.

Le gaz naturel est une autre source d'énergie susceptible de devenir disponible dans la MRC, que cela soit par l'implantation d'un port méthanier ou la construction d'un gazoduc. La région a déjà eu l'occasion, au cours des dernières années, de faire connaître son intérêt à ce qu'il soit distribué dans la MRC compte tenu que le développement économique et industriel repose entre autres sur la disponibilité de sources d'énergie variées et concurrentielles. En effet, la distribution du gaz naturel constituerait un atout supplémentaire pour les entreprises en place et un outil favorisant l'attraction de nouvelles entreprises.

Les préoccupations environnementales liées à l'implantation d'un gazoduc sont largement conditionnées par le fait qu'il s'agit d'une infrastructure de type linéaire. Le choix d'un tracé qui rencontre des impératifs de faisabilité technique et économique et qui respecte aussi l'environnement naturel et humain constitue toujours un défi pour le promoteur et la communauté touchée. Toutefois, en considérant des critères tels que l'emprise occupée, la modification du terrain original et la visibilité des installations, on conviendra qu'un gazoduc perturbe moins le milieu que d'autres infrastructures linéaires comme une autoroute, une route, une voie ferrée ou une ligne de transport d'électricité.