

VI

**LA PLANIFICATION ET LA LOCALISATION DES
INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS**

10.0

**LES INFRASTRUCTURES ET
LES ÉQUIPEMENTS IMPORTANTS**

La présente section indique la nature et la localisation des infrastructures et des équipements importants existants et projetés sur le territoire de la MRC. Sont considérés comme infrastructures et équipements importants, les infrastructures et les équipements qui intéressent les citoyens et les contribuables de plus d'une municipalité ou qui sont mis en place par le gouvernement ou l'un de ses ministres ou mandataires, par un organisme public ou par une commission scolaire.

La planification des transports occupe une place importante dans ce chapitre considérant les interactions importantes qui existent notamment entre l'aménagement du territoire et le fonctionnement du réseau routier supérieur. Outre d'indiquer la nature et la localisation des infrastructures et des équipements de transport importants, ce chapitre identifie également des orientations et des propositions visant à apporter des éléments de solution aux principaux problèmes relevés.

D'autre part, dans une optique d'assurer une meilleure planification du territoire, la MRC a identifié également les équipements importants de gestion environnementale et ceux reliés à l'approvisionnement en eau potable. Ces équipements ont un impact important sur l'aménagement du territoire notamment sur la localisation de certaines activités en périphérie.

De plus, considérant l'état des finances publiques qui favorise peu l'implantation de nouveaux équipements ou infrastructures mais plutôt le réaménagement et l'amélioration des structures existantes, la MRC juge nécessaire d'identifier également les projets importants de cette nature dont la réalisation est prévue dans les prochaines années.

Les infrastructures et les équipements mentionnés dans ce chapitre sont localisés sur le plan I.10.1 (annexe 10).

À l'égard de la planification des infrastructures et des équipements, il est possible d'identifier les principaux éléments de la problématique qui suivent :

- Le réseau de transport est très important pour le développement du territoire de la MRC qui possède une gamme variée d'infrastructures (ports, aéroport, voie ferrée, traversiers, etc.);
- Sur le plan des transports, la MRC occupe une place stratégique et constitue une plaque tournante pour la circulation des biens et des personnes entre les rives nord et sud du Saint-Laurent;
- Les caractéristiques techniques du réseau routier supérieur s'avèrent inadéquates dans certains secteurs (chaussées détériorées, courbes et pentes fortes, etc.);
- La présence d'accès au réseau routier supérieur souvent trop nombreux et mal aménagés;
- La présence de nuisances générées par le réseau routier supérieur (bruit, poussières, etc.);
- Les impacts sur la route 132 de futurs accès publics aux zones riveraines dans une optique de mise en valeur des rives et du littoral du fleuve;

- Dans le contexte actuel de rationalisation et de transfert de responsabilités, plusieurs équipements publics voient leur niveau de services affecté;
- Certains équipements ou infrastructures sont plus ou moins bien intégrés à leur environnement naturel immédiat (exemple : équipements de gestion environnementale, lignes de transport d'énergie, etc.).

10.1 LES TRANSPORTS

10.1.1 La nature et la localisation des infrastructures et des équipements de transport actuels et projetés

Les infrastructures et les équipements importants de transport sont présentés dans le tableau suivant :

TABLEAU I.10.1

LES INFRASTRUCTURES ET LES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT EXISTANTS

Le transport routier
Classification fonctionnelle

Réseau national

Le réseau national comprend les axes routiers interrégionaux et sert de liaison avec les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus). Les circuits touristiques majeurs et l'accès aux installations de transport d'importance internationale ou nationale, aux aéroports, aux traverses et aux ports, font également partie de ce réseau. Sur le territoire de la MRC de Matane, la longueur du réseau national s'élève à environ 123 kilomètres.

Nature	Localisation	Municipalités concernées
Route 132 qui longe le fleuve Saint-Laurent	Plan I.10.1	Baie-des-Sables, Saint-Ulric, Matane, Saint-Jérôme-de-Matane, Petit-Matane, Sainte-Félicité, Grosses-Roches, Les Méchins
Route 195 qui relie la côte à la vallée de la Matapédia	Plan I.10.1	Matane, Saint-Jérôme-de-Matane, Saint-Luc-de-Matane, Sainte-Paule, Saint-René-de-Matane

TABLEAU I.10.1Réseau régional

Ce réseau comprend les routes régionales qui servent de lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5000 à 25 000 habitants) de même qu'entre celles-ci et les agglomérations principales. De plus, elles desservent les centres ruraux (moins de 5000 habitants) à vocation industrielle, de même que les stations touristiques majeures et les installations de transport d'importance régionale. Sur le territoire de la MRC de Matane, la longueur du réseau régional s'élève à environ 13 kilomètres.

Nature	Localisation	Municipalités concernées
Route 297 qui relie la municipalité de Baie-des-Sables à Saint-Moïse dans la vallée de la Matapédia	Plan I.10.1	Baie-des-Sables
Route 299 reliant les rives nord et sud de la Gaspésie et qui traverse la MRC sur quelques kilomètres à l'extrémité sud-est du territoire (canton de Richard)	Plan I.10.1	Territoires non organisés

TABLEAU I.10.1

Réseau collecteur

Ce réseau comprend les routes collectrices qui permettent de relier les centres ruraux (agglomérations de moins de 5000 habitants) aux agglomérations plus importantes directement ou par l'intermédiaire d'une route de classe supérieure. Les routes assurant la liaison entre les centres ruraux isolés et les dessertes maritimes ou aériennes font également partie de ce réseau, de même que les principaux accès aux parcs gouvernementaux, aux stations touristiques d'importance régionale et aux aéroports locaux essentiels au désenclavement des régions isolées. Sur le territoire de la MRC de Matane, la longueur du réseau collecteur s'élève à environ 65 kilomètres.

Nature	Localisation	Municipalités concernées
Route du 7 ^e rang qui relie la municipalité de Saint-Léandre à la route 195	Plan I.10.1	Saint-Jérôme-de-Matane, Saint-Léandre
Route de la Coulée-Carrier qui relie la municipalité de Sainte-Paule à la route 195 ainsi que son prolongement vers Sayabec	Plan I.10.1	Saint-Jérôme-de-Matane, Sainte-Paule
Route de Saint-Luc-de-Matane qui relie la municipalité du même nom à la ville de Matane. Le tronçon de cette route située sur le territoire de la ville de Matane (avenues Jacques-Cartier et Saint-Rédempteur) est de responsabilité municipale	Plan I.10.1	Matane, Saint-Jérôme-de-Matane, Saint-Luc-de-Matane
Route de Saint-Adelme qui relie la municipalité du même nom à la route 132	Plan I.10.1	Petit-Matane, Sainte-Félicité, Saint-Adelme
Route du 7 ^e , 8 ^e et 9 ^e rang qui relie la municipalité de Saint-Adelme à la municipalité de Saint-Jean-de-Cherbourg	Plan I.10.1	Saint-Adelme, Saint-Jean-de-Cherbourg

Les routes qui ne font partie d'aucune des catégories précédentes sont considérées comme des routes locales (municipales) ou d'accès aux

TABLEAU I.10.1

ressources. Sur le territoire de la MRC, la longueur du réseau routier local s'élève à environ 360 kilomètres. Les routes locales les plus importantes soit celles qui permettent les échanges entre deux ou plusieurs municipalités sont : la route Centrale qui relie Saint-Léandre à Saint-Ulric, le chemin du Chômage qui relie Saint-Ulric à Saint-Damase, la route de Sainte-Paule qui relie Saint-Léandre à Sainte-Paule, la route de la Boucanerie qui relie Saint-Luc-de-Matane à Saint-René-de-Matane, la route du Ruisseau-Gagnon qui relie Saint-Adelme à Saint-René-de-Matane et la route des Grosses-Roches qui relie Saint-Jean-de-Cherbourg à Grosses-Roches.

Concernant les routes d'accès aux ressources, il s'agit des chemins qui conduisent à des zones d'exploitation forestière et minière, à des installations hydroélectriques, à des zones de récréation et de conservation sous juridiction gouvernementale (parcs, réserves fauniques, etc.) ou encore à des carrières exploitées par le ministère des Transports. Sur le territoire de la MRC de Matane, la longueur du réseau routier donnant accès aux ressources s'élève à environ 6 kilomètres. Il s'agit principalement des routes d'accès à la réserve faunique de Matane à Saint-Jean-de-Cherbourg et à Saint-René-de-Matane.

Sur l'ensemble du territoire de la MRC, le réseau routier totalise environ 560 kilomètres. La responsabilité est partagée entre le ministère des Transports et les municipalités.

TABLEAU I.10.1

Le transport ferroviaire

Nature	Localisation	Municipalités concernées
Chemin de fer propriété de la Société des chemins de fer du Québec opéré sous le nom de la Société des chemins de fer de Matapédia et du Golfe	Plan I.10.1	Baie-des-Sables, Saint-Ulric et Matane
Cour de triage du port de mer de Matane	Rang I cadastre de la paroisse de Saint-Jérôme-de-Matane	Matane
Quai de transbordement	Rang I cadastre de la paroisse de Saint-Jérôme-de-Matane	Matane

TABLEAU I.10.1

Le transport maritime

Nature	Localisation	Municipalités concernées
Port de Matane (quai des pêcheurs et quai commercial propriétés du gouvernement fédéral, quai du traversier routier - terminal routier propriété du ministère des Transports du Québec et géré par la Société des traversiers du Québec, quai du traversier rail - terminal ferroviaire propriété du ministère des Transports du Québec et géré par la Compagnie de gestion de Matane.	Rang I cadastre de la paroisse de Saint-Jérôme-de-Matane	Matane
Vieux-Port et marina de Matane	Embouchure de la rivière Matane	Matane
Port des Méchins (quai commercial et quai des pêcheurs propriétés du gouvernement fédéral, cale sèche propriété du gouvernement du Québec)	Rang I du canton de Dalibaire	Les Méchins
Cale de halage des Méchins propriété du gouvernement fédéral	Rang I du canton de Dalibaire	Les Méchins
Havre de Grosses-Roches propriété de la municipalité de Grosses-Roches	Rang I du canton de Cherbourg	Grosses-Roches
Quai de Baie-des-Sables propriété de la municipalité de Baie-des-Sables	Rang II du cadastre de la paroisse de Notre-Dame-de-l'Assomption-de-MacNider	Baie-des-Sables

TABLEAU I.10.1**Le transport aérien**

Nature	Localisation	Municipalités concernées
Aéroport de Matane propriété de la ville de Matane	Rang I Sud-Est de la Rivière cadastre de la paroisse de Saint-Jérôme-de-Matane	Petit-Matane
Piste d'atterrissage de l'Étang à la Truite	Cantons de Joffre, de Boutet et de Dunière	Territoires non organisés

Infrastructure projetée de transport

Nature	Localisation	Municipalité concernée
Boulevard du Père-Lamarche	Plan I.10.1	Matane

Les sentiers de motoneige

Plusieurs sentiers de motoneige sont présents sur le territoire de la MRC. Le sentier de motoneige Trans-Québec traverse le territoire de la MRC dans un axe est-ouest et deux sentiers régionaux orientés dans un axe nord-sud permettent de rejoindre la vallée de la Matapédia et le secteur sud de la Gaspésie. Des pistes locales permettant d'avoir accès aux sentiers majeurs de motoneige sont également aménagées à partir de la plupart des municipalités de la MRC. Ces sentiers sont tous localisés sur le plan I.10.1

TABLEAU I.10.1

Les voies cyclables

L'aménagement d'une piste cyclable d'une longueur approximative de 4 kilomètres est en voie d'être complété sur le territoire de la ville de Matane en bordure de la rivière Matane et le long de la route 195. Cet aménagement cyclable s'inscrit dans le cadre de la Route verte dont la réalisation est projetée sur le territoire de la MRC le long des deux principaux axes touristiques. Ces aménagements sont illustrés sur le plan I.10.1. La MRC propose d'abord l'aménagement d'une voie cyclable dans l'axe de la route 132 en bordure du fleuve Saint-Laurent. Un second axe est proposé dans l'axe de la rivière Matane en bordure de la route 195. Une étude préliminaire a été réalisée quant à l'opportunité d'aménager des voies cyclables le long de ces deux axes.

Les sentiers de VTT

Des sentiers de VTT sont localisés principalement sur le territoire de la municipalité de Saint-René-de-Matane. Ces sentiers sont localisés sur le plan I.10.1.

10.1.2 L'organisation des transports

Tel que démontré à l'intérieur du concept d'organisation de l'espace, le réseau de transport a façonné l'organisation du territoire et il occupe une place stratégique dans le développement économique de la MRC. Les infrastructures et les équipements de transport présents sur le territoire sont diversifiés et favorisent les échanges avec l'extérieur. Avec la présence de liens en direction est, sud, ouest et nord, la MRC constitue ainsi un véritable carrefour pour le transport des biens et des personnes dans l'est du Québec.

À l'échelle de la MRC, le maintien d'un réseau de transport s'avère important notamment afin de maintenir un niveau minimal de services à la population rurale et de favoriser un approvisionnement fiable de matières premières aux entreprises de transformation. Le réseau de transport s'avère ainsi très important dans le développement de la MRC qui possède une gamme variée d'infrastructures liées aux différents modes de transport (routier, ferroviaire, maritime, aérien).

Quant au transport collectif des personnes sur le territoire, ce secteur a relativement peu d'envergure considérant la faible densité de la population de la MRC. Deux tentatives de transport en commun urbain dont une récente se sont avérées non rentables compte tenu du faible nombre d'utilisateurs. Un service de transport par taxi est présent dans les municipalités de Matane, de Saint-Jérôme-de-Matane et de Petit-Matane. Pour les personnes handicapées, un service de transport adapté est présent sur le territoire de quelques municipalités dont Matane, Petit-Matane, Saint-Jérôme-de-Matane, Saint-Ulric et Saint-Luc-de-Matane. Quant aux liens avec l'extérieur, un service de transport interurbain par autocar dessert les municipalités traversées par la route 132. Aucun autre service interurbain n'est présent à l'exception du service de traversier qui assure la liaison avec la rive nord du Saint-Laurent. Enfin, le transport scolaire est organisé par la commission scolaire des Monts-et-Marées.

Un projet pilote de mise en commun des services de transport collectif sur l'ensemble du territoire de la MRC est présentement en cours. Ce projet connu sous le nom de "Transport ajusté 2000" vise l'intégration des modes de transport collectif déjà existants (autobus scolaire, taxis, transport adapté, etc.). Ce système de transport se définit comme étant accessible physiquement et financièrement et disponible aux heures et aux lieux souhaités pour les citoyens et ce, afin qu'ils puissent bénéficier des services offerts dans la communauté. L'objectif général est de maximiser les infrastructures en place et d'élargir le bassin de population ayant accès au transport collectif en milieu rural. Les objectifs spécifiques sont de faciliter l'accès aux différents services qui se trouvent sur le territoire de la MRC, améliorer la qualité de vie des usagers utilisateurs de ces services, viser une plus grande rentabilité sociale, viser un plus grand roulement de l'économie marchande dans les différentes municipalités de la MRC et sensibiliser la population face à la protection de l'environnement. La population visée par le projet est principalement celle qui est la plus démunie autant financièrement que socialement.

À l'égard de la planification des transports, la MRC vise les objectifs suivants :

- Améliorer la complémentarité entre les transports routiers, ferroviaires, maritimes et aériens pour tendre vers un concept multimodal;
- Favoriser le maintien de liaisons de transport adéquates avec les régions voisines;

- Favoriser le maintien de liaisons efficaces entre les municipalités de la MRC;
- Favoriser l'amélioration de la sécurité des utilisateurs et de la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur et sur le réseau routier local;
- Réduire les contraintes des activités associées aux divers modes de transport dont le transport lourd;
- Réduire le nombre de points de conflits sur le réseau routier supérieur soit limiter le nombre d'entrées privées et de carrefours routiers;
- Assurer une meilleure coordination entre les divers intervenants concernant la gestion du réseau routier supérieur de transport;
- Informer les citoyens à l'égard des autorisations d'accès au réseau routier supérieur nécessaires lors de demandes de permis de construction, de permis de lotissement et de certificats d'autorisation;
- Identifier les sites et les tronçons dangereux sur le réseau routier supérieur et sur le réseau routier local ainsi que poursuivre les travaux d'amélioration et d'entretien des infrastructures;
- Maintenir des bandes boisées capables de résister aux chablis le long des routes du réseau routier supérieur.

Tel que le démontre la section précédente, la MRC de Matane possède un réseau de transport relativement bien diversifié, offrant les infrastructures routières, maritimes, ferroviaires et aériennes.

Le transport routier

Le territoire s'est développé parallèlement aux rives du fleuve Saint-Laurent dans un axe est-ouest soit la route nationale 132 le long de laquelle transite la majeure partie des communications avec l'extérieur. La route 132 constitue ainsi un tronçon routier essentiel pour le déplacement des personnes (résidents, touristes) et le transport des marchandises à l'intérieur de la MRC mais également avec l'extérieur d'où l'importance de maintenir ce lien fonctionnel et sécuritaire.

Cet axe regroupe environ les trois quarts de la population de la MRC. La route 132 permet un accès rapide aux principales municipalités du territoire et de l'extérieur de la région. À l'est, la route 132 ceinture la Gaspésie et à l'ouest elle donne accès aux principales villes du Bas-Saint-Laurent telles Rimouski et Rivière-du-Loup. Également, la route 132 permet d'accéder à l'autoroute Jean Lesage (autoroute 20) en direction de Québec et de Montréal ainsi qu'aux états de l'est américain.

Un second axe routier s'est développé graduellement le long de la rivière Matane où serpente la route nationale 195 qui assure la liaison entre la côte et la vallée de la Matapédia et les provinces maritimes.

Les considérations qui précèdent démontrent l'importance primordiale qu'occupe le réseau routier sur le territoire. Les routes 132 et 195 figurent en tête de liste. La première représente le principal axe de développement de la MRC et malgré certaines déficiences, ses caractéristiques sont telles

qu'elle peut jouer adéquatement son rôle de voie de communication principale. Il en va autrement de la route 195 qui, compte tenu des caractéristiques naturelles du milieu, n'est pas aussi fonctionnelle qu'on le voudrait. Malgré des travaux récents, elle nécessite encore certaines améliorations principalement dans la municipalité de Saint-René-de-Matane.

Le réaménagement récent de la route 195 et sa jonction avec la route 132 à proximité du parc industriel de la ville de Matane et de la zone portuaire a grandement amélioré les accès terrestres à ces équipements. La présence de ces routes favorise notamment un accès rapide au port de mer et au traversier reliant Matane à la Côte Nord. Outre une desserte très efficace du parc industriel et de la zone portuaire, le réaménagement de la route 195 permet notamment de détourner la circulation de transit à l'extérieur du centre-ville de Matane.

Deux routes régionales sont présentes sur le territoire de la MRC soit la route 297 qui relie la municipalité de Baie-des-Sables à la municipalité de Saint-Moïse dans la vallée de la Matapédia et la route 299 localisée à l'extrémité sud-est des territoires non organisés dans le canton de Richard.

Le reste du réseau routier est constitué de plusieurs routes intermunicipales et locales. Sans être aussi importantes que les routes 132 et 195, plusieurs d'entre elles, comme les routes collectrices ou les routes d'accès à la réserve faunique de Matane à Saint-René-de-Matane et à Saint-Jean-de-Cherbourg sont vitales pour l'économie régionale et la survie des établissements humains. Ces routes favorisent l'accès aux ressources naturelles et/ou aux services urbains pour les populations situées le long de ces axes.

Le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire de la MRC de Matane opéré par la Société des chemins de fer de Matapédia et du Golfe permet d'assurer le transport des marchandises vers Québec et Montréal et les provinces maritimes. Le chemin de fer dessert le parc industriel de la ville de Matane ainsi que le secteur du port de mer. Un quai de transbordement et une cour de triage sont situés à proximité du parc industriel et du port de Matane.

La présence du chemin de fer au port de mer permet d'offrir les services d'un traversier rail entre la Côte-Sud et la Côte-Nord du Saint-Laurent pour le transport de marchandises diverses (aluminium, papier, etc.).

Le transport maritime

La présence de services de traversiers au port de mer de Matane permet le transport des voyageurs et des marchandises entre la Côte-Sud et la Côte-Nord. La MRC de Matane représente ainsi un endroit important pour les échanges commerciaux entre la rive sud et la rive nord du Saint-Laurent. Outre les services de traversiers entre les deux rives du Saint-Laurent, une desserte en période hivernale existe également avec les Iles-de-la-Madeleine pour le transport des marchandises.

Accessible douze mois par année, le port de mer de Matane offre divers services à la navigation. Le port de Matane compte quatre quais soit le quai commercial, le quai des pêcheurs, le quai du traversier rail et le quai du traversier routier. La présence de débarcadères routier et ferroviaire, propriétés du ministère des Transports du Québec, permet à deux traversiers d'effectuer la liaison entre Matane et la Côte-Nord. Le Camille Marcoux de la Société des traversiers du Québec assure le

transport des passagers et des véhicules routiers. Le Georges-Alexandre Lebel offre un service de traversier rail pour le transport de marchandises par trains.

Ces services de transport positionnent la région de Matane comme plaque tournante du transport maritime dans l'est du Québec. Le port de Matane est relié au réseau routier, au réseau ferroviaire et au réseau aérien. Les principaux utilisateurs du port de Matane sont : Smurfit-Stone, Tembec, Les Pétroles Irving, Les Fruits de mer de l'Est, Terminaux portuaires du Québec, Chantier naval de Matane, Société des traversiers du Québec et la Société des chemins de fer de Matapédia et du Golfe.

Également, la MRC de Matane dispose d'un deuxième port de mer situé à Les Méchins. Ce port abrite un chantier naval et la présence d'une cale sèche permet l'entretien et la réparation des navires à fort tonnage. Le port des Méchins est relié uniquement au réseau routier. Le principal utilisateur est le chantier maritime Verrault Navigation.

Le transport aérien

Enfin, le réseau se complète par un service de transport aérien avec la présence d'un aéroport doté d'une piste pavée de plus de 1500 mètres de longueur. L'aéroport est situé à quelques minutes de la ville de Matane sur le territoire de la municipalité de Petit-Matane. L'aéroport est accessible via la route 132 et la route de la Gouèche. Propriété de la ville de Matane, cet aéroport permet le transport des passagers par de petits appareils et constitue ainsi un avantage intéressant pour les entreprises notamment à l'égard du transport du personnel. Des travaux importants sont prévus à l'aéroport entre autres en ce qui a trait à la réfection du pavage de la piste.

De plus, une piste d'atterrissage est localisée sur les territoires non organisés dans le secteur de l'Étang à la Truite. Cette piste qui est principalement utilisée à des fins de protection des forêts peut également permettre un accès rapide aux territoires de chasse et de pêche ainsi qu'à des équipements récréo-touristiques situés sur les territoires non organisés.

Les stratégies de développement pour le secteur transport

Les forces du secteur

- 1) L'accès direct du transport lourd de la route 132 à la route 195 via le parc industriel;
- 2) La présence d'un port de mer et de services de traversiers assurant le lien avec la Côte-Nord;
- 3) Le lien routier de la région de Matane avec les provinces maritimes et l'est américain;
- 4) La proximité du parc industriel des routes 132 et 195, du port de mer et du réseau ferroviaire;
- 5) La présence de services de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien;
- 6) La présence d'un port de mer offrant plusieurs services à la navigation et au transbordement de marchandises;
- 7) La présence d'un aéroport;

- 8) La présence d'une cale sèche à Les Méchins.
- 9) Le réseau routier supérieur de la MRC est relativement en bon état comparativement à d'autres régions selon les données d'IRI (indice de rugosité international) qui analyse la qualité de la chaussée (orniérage, fissures, etc.).

Les opportunités pour le secteur

- 1) Le prolongement de l'autoroute 20 dans l'est du Québec.

Les faiblesses du secteur

- 1) La détérioration du réseau routier;
- 2) L'absence de chemin de fer au quai commercial du port public de Matane;
- 3) La déficience de certains équipements ou services au port de Matane.

Les menaces du secteur

- 1) Le désengagement du gouvernement fédéral dans la gestion des ports publics et des aéroports;
- 2) Le mauvais état du réseau routier Québécois;
- 3) Le désengagement de l'état face à l'entretien du réseau routier;
- 4) La rationalisation dans les services assurés par la Garde côtière canadienne (exemple : facturation des services, port d'attache des brise-glaces).

Les priorités de développement pour le secteur transport

Priorité 1 : Poursuivre le développement des infrastructures portuaires et des services reliés au transport maritime dans la MRC de Matane

- 1.1 Augmenter le transbordement des marchandises et le trafic des voyageurs entre Matane et la Côte-Nord;
- 1.2 Évaluer les opportunités d'augmenter le trafic avec d'autres régions;
- 1.3 Développer les infrastructures pour répondre aux nouveaux besoins des utilisateurs;
- 1.4 Concerter tous les intervenants économiques et les utilisateurs des infrastructures portuaires;
- 1.5 Confirmer la vocation du port de mer de Matane comme le principal lien entre la Côte-Sud et la Côte-Nord dans l'est du Québec.

Priorité 2 : Améliorer le réseau routier dans la MRC de Matane

- 2.1 Identifier et corriger les sites et les tronçons dangereux sur le réseau routier supérieur;
- 2.2 Identifier et corriger les sites et les tronçons dangereux sur le réseau routier local;
- 2.3 Assurer la sécurité des utilisateurs du réseau routier et une bonne fluidité de la circulation;
- 2.4 Poursuivre la réalisation des travaux de correction du tracé de la route 195;
- 2.5 Favoriser l'entretien du réseau routier local par les municipalités de la MRC.

Priorité 3: Développer l'intermodalité des transports dans la MRC de Matane

- 3.1 Améliorer la complémentarité des différents modes de transport de la MRC de Matane.

Les objectifs spécifiques

Les projets que le milieu désire réaliser d'ici 5 ans

- 1) Créer une table de concertation des intervenants concernés par les transports;
- 2) Effectuer les travaux au port de Matane pour assurer son développement.

10.1.3 Les problèmes relevés et les avenues de solutions proposées

La présente section identifie les principaux problèmes relevés sur le réseau routier supérieur de la MRC de Matane. Plusieurs des problèmes relevés présentent un danger quant à la sécurité des utilisateurs du réseau routier supérieur. Les problèmes se rencontrent principalement dans les secteurs où il y a plusieurs accès, aux carrefours routiers et sur les tronçons de routes qui présentent une pente ou une courbe prononcée.

Les sites problématiques énumérés sont plutôt ponctuels et dispersés sur le réseau routier supérieur. Outre les problèmes liés à la sécurité routière, le réseau routier supérieur génère certaines contraintes comme un niveau sonore élevé, des vibrations et des poussières. La problématique liée aux contraintes associées aux activités de transport routier, de transport ferroviaire et de transport aérien est abordée au chapitre 9 traitant des secteurs de contraintes à l'établissement humain.

Les problèmes identifiés et les avenues de solutions sont regroupés dans le tableau suivant :

TABLEAU I.10.2

LES PROBLÈMES RELEVÉS ET LES AVENUES DE SOLUTIONS PROPOSÉES

Problèmes	Orientations	Propositions
<p>Certaines caractéristiques techniques du réseau routier supérieur s'avèrent inadéquates (chaussées détériorées, courbes et pentes fortes, problèmes à certaines intersections, concentration d'accidents, traversée d'agglomérations, traverses de motoneiges, circulation de véhicules lourds, etc.)</p> <p>La MRC a effectué un inventaire des sites et des tronçons problématiques sur le réseau routier supérieur (tableau III.1.1 du plan d'action).</p>	<p>Améliorer les conditions de circulation et de sécurité des utilisateurs sur le réseau routier supérieur.</p>	<p>Projets d'améliorations ponctuelles du réseau routier supérieur (réfection de la chaussée, correction de profil et de courbes, correction du tracé de certains tronçons, aménagement de voies d'évitement, de voies lentes, de voies de refuge pour les virages à gauche aux intersections, etc.).</p>
<p>La présence de nombreux accès au réseau routier supérieur (entrées privées et/ou carrefours) dans des secteurs urbanisés, des secteurs agricoles déstructurés ou des secteurs agro-forestiers et une perte de fonctionnalité de certains tronçons.</p>	<p>Limiter le nombre d'entrées privées et de carrefours principalement le long des routes 132 et 195.</p>	<p>Limitation de l'extension des périmètres d'urbanisation le long du réseau routier supérieur principalement le long des routes 132 et 195.</p> <p>Établissement de normes minimales dans le document complémentaire (permis d'accès au réseau routier supérieur obligatoire à l'émission de certains permis et certificats).</p> <p>Création d'un comité composé de représentants de la MRC, des municipalités locales et du ministère des Transports en vue de la révision des plans d'urbanisme (planification du réseau routier local, de l'utilisation du sol et des équipements publics) (plan d'action).</p>

TABLEAU I.10.2

Problèmes	Orientations	Propositions
La présence de nuisances générées par le réseau routier supérieur (niveaux sonores élevés, vibrations, poussières).	Identifier le réseau routier supérieur comme voies de circulation génératrices de contraintes afin de contrôler l'implantation des bâtiments.	Établissement de normes minimales dans le document complémentaire (marge de recul avant).
Une dégradation visuelle des paysages dans certains secteurs du corridor de la route 132.	Favoriser un meilleur contrôle des interventions dans le corridor de la route 132.	Établissement d'objectifs de protection des paysages en bordure de la route 132, de certaines dispositions relatives à l'abattage d'arbres et d'une affectation du territoire.
Les impacts sur la route 132 de l'implantation de futurs accès publics aux zones riveraines du fleuve Saint-Laurent dans une optique de mise en valeur du littoral à des fins récréo-touristiques dans certains secteurs (Les Îlets, Cap à la Baleine, etc.).	Contrôler de façon adéquate les accès à la route 132 liés à des projets de mise en valeur du littoral du fleuve Saint-Laurent.	Création d'un comité composé de représentants de la MRC, des municipalités locales et du ministère des Transports (plan d'action).

10.2 LA SANTÉ ET LES SERVICES SOCIAUX

Avec les récentes compressions budgétaires imposées aux équipements de santé et de services sociaux situés sur le territoire de la MRC, les services à la population seront diminués. En plus d'affecter les services de base, ces coupures amèneront la disparition des services spécialisés essentiels pour bien desservir la population de la MRC.

Dans ce contexte, la MRC considère essentiel d'affecter les ressources nécessaires au maintien sur le territoire de soins de santé répondant aux besoins de la population. La MRC favorise toute intervention visant à favoriser le maintien, la consolidation et le développement du Centre hospitalier, du Centre d'hébergement de soins de longue durée ainsi que du CLSC.

Par ailleurs, des comités locaux composés de représentants de municipalités locales et du CLSC ont été constitués dans certaines municipalités. Ces comités ont notamment comme objectif d'améliorer la santé et le bien-être de la population.

Les équipements existants importants liés à la santé et les services sociaux sont localisés sur le plan I.10.1 (annexe 10).

10.3 L'ÉDUCATION

Considérant que la clientèle scolaire demeure de façon générale inférieure à la capacité actuelle des locaux, il n'y a pas lieu de prévoir de nouveaux équipements dans les prochaines années. La MRC considère que les écoles doivent demeurer ouvertes dans chacune des municipalités afin d'assurer leur autonomie et de maintenir un niveau minimal de services à la population.

Par ailleurs, le schéma d'aménagement favorise le maintien ainsi que la consolidation des activités du Cégep de Matane et s'inscrit en faux devant toute tentative éventuelle de porter atteinte à la mission de cet équipement qui constitue en fait un agent de développement de grande valeur pour la MRC. Le Cégep a depuis longtemps prouvé son utilité non seulement sur le plan éducatif mais également par son implication dans le milieu. Le Cégep demeure un employeur important de la MRC et constitue également un réservoir important d'expertises tant par le nombre que par la qualité des ressources présentes.

La formation d'une main-d'oeuvre technique compétente répondant aux besoins des entreprises constitue un attrait supplémentaire pour les investisseurs. Plusieurs des programmes techniques offerts par le Cégep sont reliés à la réalité économique du territoire de la MRC. À titre d'exemple, il est possible de mentionner la gestion et l'exploitation d'entreprises agricoles, le tourisme, l'électronique industrielle en instrumentation et contrôle ainsi que l'aménagement du territoire. D'autres programmes d'enseignement assurent une contribution sur le plan du soutien technique aux entreprises et aux équipements du milieu comme la bureautique, l'informatique, les techniques administratives et les soins infirmiers. Certains enseignements comme les programmes de tourisme et de photographie possèdent un niveau d'excellence qui déborde le cadre régional.

Au-delà des programmes réguliers d'enseignement, le Cégep de Matane a su développer des champs d'expertises au plan de la formation continue comme des services aux entreprises. De plus, le Cégep a mis en place un réseau de pavillons satellites permettant la livraison de programmes d'enseignement aux autres MRC de la région.

C'est ainsi par l'intermédiaire du Cégep que le milieu peut bénéficier d'un accès privilégié à toute l'expertise que peut offrir le réseau des collèges du Québec. L'accès aux nouvelles technologies, qui conditionnent le développement et l'essor des organisations, nécessite la formation à la fois des nouveaux diplômés et le recyclage des travailleurs en situation d'emploi. Le Cégep de Matane contribue ainsi activement à maintenir et à développer l'employabilité de la population de la MRC. Outre le Cégep, un centre de formation professionnelle et un bureau de l'Université du Québec à Rimouski sont également présents sur le territoire de la MRC. Le centre de formation professionnelle offre différents programmes dont soudage-montage, mécanique automobile et techniques d'usinage. Un projet d'agrandissement a récemment été complété et un autre est prévu afin de rendre le centre de formation conforme aux normes gouvernementales. La capacité d'accueil devrait doubler pour atteindre 60 places.

Les équipements existants importants liés à l'éducation sont localisés sur le plan I.10.1 (annexe 10).

10.4 LE TOURISME, LA RÉCRÉATION ET LA CULTURE

Les équipements et les espaces touristiques, récréatifs et culturels existants sont identifiés au chapitre 8 et localisés sur le plan I.8.1 (annexe 7).

La construction d'un équipement dont l'implantation est prévue depuis plusieurs années est en voie d'être terminée sur le territoire de la MRC de Matane. Il s'agit du complexe culturel implanté à Matane qui aura un impact majeur sur le développement du secteur tourisme culturel dans la MRC. Cet équipement d'une superficie de 1685 mètres carrés est implanté en bordure de la rivière Matane et consolidera ainsi l'axe mer/rivière. Le complexe culturel sera notamment le site de la bibliothèque municipale, de la Fondation Claude Picher, de L'Espace f: et de la Galerie d'Art de Matane qui est une institution muséale accréditée par le ministère de la Culture et des Communications.

La bibliothèque municipale de Matane fait l'objet d'ententes de services entre la ville de Matane et plusieurs municipalités de la MRC. La MRC considère que les ententes intermunicipales relatives à l'utilisation d'équipements récréatifs et culturels constituent des initiatives qu'il faut continuer d'encourager dans le futur.

Sur le plan du réseau de bibliothèques, des efforts ont été consentis afin de favoriser leur consolidation notamment par l'implantation d'une gestion informatisée et par l'amélioration des locaux dans certaines municipalités. La municipalité de Sainte-Félicité a aménagé une bibliothèque à l'intérieur du Centre des loisirs ainsi qu'un parc d'amusement à l'extérieur.

10.5 LA GESTION ENVIRONNEMENTALE

À l'égard de l'élimination des déchets solides, le site de Matane dessert huit municipalités. Six municipalités possèdent un lieu de dépôt en tranchée sur leur territoire. Un centre de tri est également présent sur le territoire de la MRC.

La ville de Matane ainsi que les municipalités de Petit-Matane, de Sainte-Félicité, de Saint-Luc-de-Matane, de Saint-René-de-Matane et de Saint-Adelme possèdent des infrastructures de traitement

des eaux usées. Les municipalités de Saint-Ulric, de Grosses-Roches et des Méchins rejettent directement les eaux usées au fleuve Saint-Laurent sans qu'elles subissent de traitement. Depuis plusieurs années, le gouvernement du Québec prévoit implanter des infrastructures d'assainissement dans ces municipalités. Toutefois, aucun développement n'est survenu récemment malgré l'intérêt démontré par les municipalités. Enfin, un lieu d'élimination de boues de fosses septiques est implanté sur le territoire à Matane.

Les équipements existants importants liés à la gestion environnementale sont localisés sur le plan I.10.1 (annexe 10).

10.6 L'APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE

Plusieurs sources municipales d'approvisionnement en eau potable sont localisées sur le territoire de la MRC. La ville de Matane dessert en eau potable la municipalité de Petit-Matane ainsi que quelques secteurs de la municipalité de Saint-Jérôme-de-Matane.

Les équipements existants importants liés à l'approvisionnement en eau potable sont localisés sur le plan I.10.1 (annexe 10).

Les sources d'eau potable situées sur les territoires non organisés sont également identifiées sur ces plans.

10.7 LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

La MRC compte sur son territoire un parc industriel situé à Matane et un autre localisé à Petit-Matane. Le parc localisé sur le territoire de la ville de Matane peut notamment recevoir les industries nécessitant la présence de grands espaces et d'infrastructures (chemin de fer, port de mer, etc.). Cet équipement important est localisé sur le plan I.10.1 (annexe 10).

10.8 LES ACTIVITÉS COMMERCIALES

La ville de Matane est le site de trois centres commerciaux importants qui desservent l'ensemble de la population de la MRC. Ces équipements sont localisés sur le plan I.10.1 (annexe 10).

10.9 LES FORÊTS D'EXPÉRIMENTATION, D'ENSEIGNEMENT ET DE RECHERCHE

Le territoire de la MRC compte sept sites où le ministère des Ressources naturelles effectue des travaux d'expérimentation et de recherche. Ces sites sont localisés sur le plan I.10.1 (annexe 10).

10.10 LES RÉSEAUX MAJEURS

Cette section concerne les réseaux d'électricité, de télécommunications et de câblodistribution présents sur le territoire de la MRC de Matane. La localisation de ces réseaux est importante considérant le rôle structurant qu'ils peuvent avoir sur l'implantation d'autres activités ou d'autres équipements sur le territoire. À l'inverse, ces réseaux peuvent être la source de contraintes à l'égard de l'aménagement du territoire et il importe de connaître leur localisation. Les réseaux majeurs sont localisés sur le plan I.10.1 (annexe 10).

Les réseaux d'électricité

Le territoire de la MRC est marqué par la présence de corridors de transport d'énergie électrique et de trois postes de transformation d'énergie. Les corridors les plus importants traversent généralement le territoire de la MRC dans un axe est-ouest.

Les réseaux de télécommunications

Les principales installations de télécommunications sur le territoire de la MRC sont des centrales téléphoniques, des antennes de diffusion et des tours à micro-ondes.

Les réseaux de câblodistribution

Plusieurs municipalités possèdent des installations de câblodistribution sur leur territoire.

10.11 L'IMPLANTATION D'INFRASTRUCTURES ET D'ÉQUIPEMENTS IMPORTANTS

L'implantation d'infrastructures et d'équipements a des impacts notamment sur la qualité de vie des citoyens, le milieu naturel et l'aménagement du territoire. La localisation actuelle et l'exploitation de certains sites occasionnent différentes contraintes ou nuisances. La MRC souhaite une meilleure planification des infrastructures et des équipements sur le territoire. Dans cette optique, lors de l'analyse visant l'implantation d'un équipement ou d'une infrastructure, la MRC désire que les critères établis dans cette section soient considérés lorsqu'ils s'appliquent.

Les objectifs suivants sont visés :

- Assurer le bien-être et la sécurité des citoyens;
- Entraîner une amélioration des conditions de vie des citoyens;
- Respecter les caractéristiques des milieux physiques et humains soit de favoriser une implantation en harmonie avec l'occupation humaine du territoire et l'environnement naturel;
- Protéger la mise en valeur des ressources connues et potentielles du territoire;
- Protéger les milieux sensibles;
- Favoriser une intégration harmonieuse dans le paysage des infrastructures et des équipements;
- Maintenir et créer des écrans de végétaux près des réseaux majeurs de transport d'énergie et des postes de transformation.

Le processus visant à déterminer l'implantation d'équipements et d'infrastructures ponctuels (lieu d'élimination de déchets solides, centre de traitement de matières dangereuses, etc.) ou linéaires

(voie de circulation, gazoduc, ligne de transport d'énergie électrique, etc.) doit d'abord considérer les sites ou les corridors existants.

Lorsqu'il est démontré que cette localisation n'est pas acceptable, l'implantation de tels infrastructures ou équipements doit se faire dans des espaces compatibles. Les critères énumérés ci-dessous doivent être considérés lorsqu'ils s'appliquent.

Une protection adéquate doit être assurée à l'égard des milieux sensibles présents sur le territoire de la MRC (sources d'approvisionnement en eau potable, milieux humides, cours d'eau et lacs, secteurs de villégiature et de loisirs, milieux urbanisés, habitats fauniques, équipements récréo-touristiques, espaces de conservation, territoires d'intérêt, etc.). Le contenu du schéma d'aménagement visant à protéger ces milieux devra être respecté. De plus, compte tenu de différents facteurs, une évaluation de la sensibilité des bassins hydrographiques situés sur le territoire a été réalisée et le schéma propose une classification qui doit être considérée.

À l'intérieur de l'affectation agricole, l'implantation d'infrastructures et d'équipements ne doit pas affecter la pratique et le développement des activités agricoles. Les impacts sur les exploitations agricoles doivent être minimisés. Les infrastructures et les équipements doivent s'implanter dans les sites de moindre impact pour l'agriculture (boisé agricole, sols possédant un plus faible potentiel, etc.). Lors de l'implantation des infrastructures et des équipements à l'intérieur de secteurs agricoles dynamiques, il doit être démontré qu'une recherche de sites alternatifs a été effectuée et qu'aucune autre possibilité de localisation n'existe ailleurs sur le territoire. L'implantation est davantage favorisée à l'intérieur des secteurs agroforestiers.

Par ailleurs, la protection du paysage doit être un élément considéré lors de l'analyse visant à déterminer l'emplacement d'infrastructures et d'équipements. Le choix d'un corridor pour l'implantation d'un réseau majeur doit impliquer tout particulièrement une analyse approfondie quant à l'impact sur le paysage. L'implantation d'activités devrait respecter les caractéristiques de l'environnement humain et naturel (lignes de crête, panoramas, boisés, percées visuelles, sites d'intérêt, etc.). La protection du paysage représente une préoccupation importante à l'intérieur du schéma d'aménagement.

La direction des vents dominants constitue également un critère important qui doit être considéré lors de la détermination de l'emplacement d'un équipement ou d'une infrastructure. Cet élément est important afin de minimiser les inconvénients liés notamment à des problèmes de dispersion d'odeur. Ce critère s'applique particulièrement à l'implantation d'un équipement de gestion environnementale.

Lors de l'implantation d'une infrastructure ou d'un équipement, l'établissement d'un cadre réglementaire pour régir l'occupation du sol à proximité devra être analysé. Cette analyse pourrait permettre d'éloigner certaines activités susceptibles de causer aux citoyens des risques pour la santé et la sécurité ou des contraintes (odeur, bruit, etc.).

Par ailleurs, le schéma d'aménagement reconnaît la vocation régionale des équipements de gestion environnementale suivants :

Nature :	Lieu d'élimination de déchets solides
Municipalité :	Matane

Localisation :	Rang I cadastre de la paroisse de Saint-Jérôme-de-Matane (plan I.10.1, annexe 10)
Nature :	Lieu d'élimination de boues de fosses septiques
Municipalité :	Matane
Localisation :	Rang I cadastre de la paroisse de Saint-Jérôme-de-Matane (plan I.10.1, annexe 10)

Le lieu d'élimination de déchets solides et le lieu d'élimination de boues de fosses septiques constituent les seuls équipements de cette nature autorisés sur le territoire de la MRC. L'implantation de ces équipements est interdite ailleurs sur l'ensemble du territoire de la MRC. L'objectif visé est ici d'éviter la prolifération de lieux d'élimination de déchets solides et de lieux d'élimination de boues de fosses septiques sur le territoire de la MRC.

Tout nouveau site à caractère régional devra faire l'objet d'une analyse appropriée et devra notamment respecter le contenu de la présente section. L'implantation de tout nouvel équipement de gestion environnementale ne devra être la source d'aucune nuisance.

L'accord du conseil de la MRC est nécessaire à l'implantation de tout nouvel équipement régional à l'égard d'un lieu d'élimination de déchets solides et d'un lieu d'élimination de boues de fosses septiques.

10.12 LES ENTENTES INTERMUNICIPALES

Le comité intermunicipal d'élimination des déchets de la région de Matane

Un comité intermunicipal d'élimination des déchets a été constitué en 1974 et huit municipalités utilisent le lieu d'élimination des déchets solides de Matane. Il s'agit des municipalités de Sainte-Félicité, de Saint-Adelme, de Petit-Matane, de Saint-Jérôme-de-Matane, de Saint-Luc-de-Matane, de Saint-René-de-Matane, de Saint-Ulric et de la ville de Matane.

L'entente relative à la vidange, au transport et à la disposition des boues de fosses septiques

La responsabilité a été déléguée à la MRC de gérer la vidange, le transport et la disposition des boues de fosses septiques. Les municipalités qui participent à cette entente sont : Les Méchins, Grosses-Roches, Sainte-Félicité, Saint-Adelme, Petit-Matane, Saint-Jérôme-de-Matane, Matane, Saint-Luc-de-Matane, Saint-René-de-Matane, Saint-Léandre, Saint-Ulric et Baie-des-Sables.

Les boues sont déposées au lieu d'élimination de boues de fosses septiques identifié par la MRC et approuvé par le ministère de l'Environnement.

La distribution de l'eau potable

La ville de Matane alimente en eau potable la municipalité de Petit-Matane et quelques secteurs de la municipalité de Saint-Jérôme-de-Matane (route 132 et route du Grand-Détour).

Les loisirs

Les municipalités suivantes ont signé avec la ville de Matane une entente en matière de loisirs : Saint-Adelme, Saint-Luc-de-Matane, Saint-Jean-de-Cherbourg, Saint-Léandre, Sainte-Paule, Les Méchins, Sainte-Félicité, Saint-Jérôme-de-Matane, Petit-Matane et Baie-des-Sables. La formation d'un comité intermunicipal est prévu.

La protection contre l'incendie

Les municipalités de Saint-Jérôme-de-Matane, de Saint-Luc-de-Matane, de Petit-Matane et de Saint-Ulric ont une entente avec la ville de Matane à l'égard de la protection contre l'incendie.

Une entente existe également entre les municipalités de :

- Saint-Adelme et de Saint-Jean-de-Cherbourg;
- Petit-Matane, de Saint-Adelme et de Sainte-Félicité;
- Saint-Léandre et de Saint-Ulric;
- Saint-Jérôme-de-Matane et de Saint-Ulric;
- Sainte-Paule, de Saint-René-de-Matane et de Saint-Vianney;
- Grosses-Roches et des Méchins.

Au moment de l'adoption du document, un avant-projet de loi en matière de sécurité incendie a été déposé. Plusieurs modifications sont proposées dont une approche régionale à l'égard de la couverture des risques.

L'urbanisme

Les municipalités suivantes ont signé avec la MRC un protocole d'entente concernant l'application des règlements d'urbanisme et/ou du règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (R.R.Q., 1981, Q-2, r.8) sur leur territoire : Les Méchins, Grosses-Roches, Sainte-Félicité, Saint-Adelme, Saint-Jean-de-Cherbourg, Saint-Jérôme-de-Matane, Saint-Luc-de-Matane, Saint-René-de-Matane, Saint-Léandre, Saint-Ulric, Baie-des-Sables et Matane.

L'entretien de routes

Une entente existe entre les municipalités de Saint-Luc-de-Matane, de Saint-Jérôme-de-Matane et de Sainte-Paule quant à l'entretien hivernal de la route Richard.

Une entente existe entre les municipalités de Saint-Jérôme-de-Matane et de Saint-Ulric à l'égard de l'entretien hivernal de la route Joncas.

Une entente existe entre les municipalités de Saint-Luc-de-Matane et de Saint-Adelme quant à l'entretien hivernal du chemin de la Coulée.

Une entente existe entre la ville de Matane et la municipalité de Saint-Ulric quant à l'entretien de la route Athanase.