

La nouvelle scierie de Rivière-aux-Rats inaugurée à l'automne 1995 a permis de créer 125 emplois et d'en consolider plusieurs autres existants. Également, la Scierie de Parent regroupant une centaine d'employés, occupe une place importante dans cette municipalité.

1.5.3 Milieu rural

Les zones rurales se concentrent principalement de part d'autre de la route 155 ainsi que le long des rivières Croche, Bostonnais et Saint-Maurice. Elles s'inscrivent dans un milieu agro-forestier de faible densité. L'occupation du territoire le long de la route 155 au sud de La Tuque est caractérisée par une utilisation résidentielle dispersée sauf dans les secteurs de Carignan et de Rivière-aux-Rats où plusieurs habitations sont regroupées.

Le long de la route 155 Nord, l'occupation résidentielle est le plus souvent dispersée. Le centre de la municipalité de La Bostonnais se démarque tout de même par un regroupement de résidences unifamiliales, quelques commerces et de petites entreprises. Pour les municipalités de Parent et de Lac-Edouard le développement se concentre au centre du village et s'inscrit d'avantage dans un milieu récréo-forestier de faible densité.

Le territoire agricole protégé en vertu de la *Loi sur la protection du territoire agricole* occupe une très faible superficie du territoire de la MRC. Seuls quelques lots des municipalités de La Tuque et de La Croche en font partie. Les faibles superficies de bons sols agricoles, l'éloignement des marchés et des conditions climatiques difficiles font que l'on compte très peu d'exploitations agricoles dans la MRC. Elles sont concentrées dans le secteur Carignan de la ville de La Tuque, le long de la rivière Croche dans la municipalité de La Croche et le long de la rivière Bostonnais, dans la municipalité de La Bostonnais.

1.5.4 Espace aérien

L'utilisation de l'espace aérien à l'intérieur des limites de la MRC constitue une certaine forme d'occupation du territoire régional. À ce titre, les nombreux corridors aériens traversant la MRC peuvent influencer l'aménagement du territoire.

1.6 Réseaux de transport

1.6.1 Transport routier

La route nationale 155 constitue la seule artère d'importance permettant de relier la MRC du Haut-Saint-Maurice à la Mauricie et au reste du Québec. Elle traverse la partie est du territoire de la MRC dans un axe nord-sud. À partir de La Tuque, la route 155 longe la rivière

Bostonnais et permet d'accéder au Lac-Saint-Jean. Quelques routes locales et collectrices donnent par ailleurs accès aux localités et hameaux.

Le réseau routier forestier constitue un moyen d'accéder aux secteurs plus éloignés des principaux centres urbanisés. Trois principales routes forestières ont été aménagées à l'intérieur des terres : la route 10 (T-450), la route 25 (T-461) et la route 1 (RO-403). La première emprunte le rang Est de la municipalité de La Croche puis longe les limites nord de la MRC jusqu'au barrage Gouin. La seconde relie selon un axe est-ouest le site Vallières, situé à une dizaine de kilomètres au nord de La Tuque et Sanmaur. La troisième longe les limites sud de la MRC et a nécessité la construction d'un pont sur la rivière Saint-Maurice à la hauteur de Rivière-aux-Rats. À ces trois principales routes forestières se greffent d'autres chemins forestiers d'importance. Citons notamment : le chemin Parent - Clova récemment construit par Kruger inc., le chemin La Bostonnais - Rivière Jeannotte, la route Parent - Mont-Laurier, le chemin de la rive ouest du Saint-Maurice qui est entretenu par la MRC.

1.6.2 Transport ferroviaire

Deux voies du Canadien National traversent la MRC, l'une dans un axe sud-est / nord-ouest, l'autre dans un axe nord-sud à l'extrémité sud-est de la MRC. La première permet le transport des marchandises et des voyageurs entre Montréal et Senneterre en Abitibi. La seconde relie Montréal au Saguenay-Lac-Saint-Jean en passant par Lac-Édouard.

1.6.3 Transport aérien

On compte actuellement une dizaine d'aéroports sur le territoire de la MRC. De ce nombre, cinq sont situés dans des milieux habités, soit ceux de La Tuque, Parent, Wemotaci, Clova et Casey. Les cinq autres sont associés à des pourvoiries ou clubs de chasse et pêche : Oriskani, Réservoir Gouin, Kanawata, Haltaparche et Belle Plage.

L'aéroport de La Tuque constitue le plus important de cette liste. Une nouvelle aérogare y a été aménagée en 1995. La construction d'un nouvel aéroport est aussi prévue à Obedjiwan.

2.9 Transport

L'organisation du territoire de la MRC du Haut-Saint-Maurice est intimement lié au maintien des infrastructures de transport existantes et à la mise en place de nouvelles infrastructures qui permettront des échanges rapides et efficaces entre les différents pôles d'activités régionaux. La problématique du transport a été abordée à maintes reprises à chacun des thèmes présentés jusqu'à maintenant. Compte tenu de son importance, le Conseil des maires de la MRC tient à faire du transport un thème spécifique de la révision du schéma d'aménagement.

La problématique principale du réseau routier de la MRC du Haut-Saint-Maurice concerne d'abord la route 155. Plusieurs de ses tronçons présentent des caractéristiques inadéquates pour une circulation comportant un fort pourcentage de camions lourds. Pour l'industrie, la traversée des agglomérations comporte des inconvénients et l'amélioration des réseaux de transport devra être considérée suite à l'arrêt définitif du flottage du bois en 1999. Pour le tourisme, la route 155 constitue un attrait touristique en elle-même. La rivière Saint-Maurice, les flancs rocheux, le paysage sont autant d'éléments qui ont permis d'identifier la route 155 territoire d'intérêt esthétique au schéma d'aménagement.

Le camionnage de transit affecte à différents degrés la qualité de vie des quartiers résidentiels situés en bordure de cette route et entraîne des problèmes de sécurité et de fonctionnement. Les résidents de La Tuque qui empruntent cette artère en direction de Trois-Rivières ou du Lac-Saint-Jean sont également affectés par ce type de camionnage. Enfin, selon le ministère des Transports du Québec, la problématique reliée au réseau routier concerne principalement la gestion des corridors routiers et porte particulièrement sur la multiplication des accès et des intersections au réseau supérieur sous sa responsabilité.

Les données de circulation compilées par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et le Conseil de développement du Haut-Saint-Maurice (CDHM) de 1982 à 1994 indiquent une augmentation de 77,3 % du nombre de véhicules pour le tronçon La Tuque - Carignan et une hausse de 170,0 % pour le tronçon La Tuque - La Bostonnais. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la fin du flottage du bois qui entraînera une augmentation du transport du bois sur le réseau routier.

En février 1996, le ministère des Transports du Québec déposait une étude d'opportunité sur l'amélioration de la route 155 dans l'agglomération de La Tuque. Cette étude démontre clairement que les problèmes inhérents à la route 155 à l'intérieur de l'agglomération justifient une intervention notamment au chapitre du camionnage. Les résultats obtenus indiquent qu'entre 450 et 780 camions traversent le milieu urbanisé chaque jour. Un peu plus du tiers, soit environ 250 camions par jour, sont en transit. Toutefois, au nord de l'agglomération, cette proportion augmente à plus de 50 %. De plus, avec la réalisation des projets de développement reliés à l'industrie forestière et suite à l'arrêt du flottage du bois, la circulation en transit et celle en direction de l'usine Cartons Saint-Laurent inc. devraient augmenter davantage, soit respectivement de 66,6 % et 23,5 %. Devant l'ampleur de la situation, le ministère des Transports du Québec déposait en avril 1997 un plan stratégique d'intervention

sur la route 155. Ce plan d'action échelonné sur 7 à 8 ans comporte trois volets. Le premier concerne la réfection de la route 155 de Grand-Mère à La Tuque. Le second consiste à construire une voie de contournement de la ville de La Tuque en plus d'une voie d'accès à l'usine Cartons Saint-Laurent et au chemin de la rivière Croche. Le dernier volet porte sur la réfection de la route 155 qui relie La Tuque à la région du Lac-Saint-Jean.

À la route 155 se greffent les routes RO-403 (1), RO-461 (25) et RO-450 (10) et un réseau de chemins forestiers qui permet de relier les zones d'approvisionnement en matière première du nord de la MRC aux usines de transformation. Le trafic lourd en provenance de la route RO-450 (10) traverse la municipalité de La Croche en empruntant le rang Est ou le rang Ouest puis le chemin de la rivière Croche pour accéder à La Tuque. De plus, les nouveaux développements forestiers dans le secteur de Rivière-aux-Rats et l'arrêt final du flottage du bois contribuent à favoriser l'augmentation du trafic lourd sur la route 155. De ce fait, la desserte routière des secteurs de Rivière-aux-Rats dans la portion sud de la MRC et de Rivière-au-Lait à l'intersection de la route RO-461 (25), du rang Beaumont et du chemin de la rivière Croche devra donc être planifiée avec soin afin de maintenir un niveau de sécurité et de fonctionnement adéquat. Il en va de même pour le secteur entre Fitzpatrick et le Club La Tuquois. Concernant l'approvisionnement de l'usine Cartons Saint-Laurent inc., la solution retenue au plan stratégique d'intervention du MTQ préconise l'aménagement d'un accès routier à cette usine à la hauteur des Terrasses Saint-Maurice situé au nord de La Tuque.

D'autre part, l'ouverture de la route forestière entre la municipalité de Lac-Édouard et le parc provincial des Laurentides augmentera l'achalandage sur cette route alors que des problèmes de géométrie et de fondation l'affectent déjà.

Soulignons par ailleurs que le développement du tourisme et de la villégiature dans le Haut-Saint-Maurice est directement tributaire de l'entretien et de l'amélioration des chemins forestiers. Ce réseau s'articule en fonction de trois routes majeures : la RO-403 (1), la RO-450 (10) et la RO-461 (25). La nouvelle route 1 donne accès à un grand territoire occupé, entre autres, par de nombreuses pourvoies et zecs. La route 25, récemment construite par Cartons Saint-Laurent, a été conçue pour le transport hors-normes en destination du site Vallières. La route 10, qui sert de route de pénétration aux fins d'exploitation de la matière ligneuse, est également utilisée pour des activités récréatives et touristiques. Cette route dessert un vaste territoire s'étendant jusqu'au réservoir Gouin et même au-delà par ses raccordements aux routes forestières n^{os} 13 (RO-451) et 22 (RO-400).

La municipalité de Parent est accessible uniquement par la route 10. En période de dégel, cette situation occasionne de nombreux problèmes et rend parfois la route impraticable.

Afin de favoriser le développement des parties nord et est de son territoire, la MRC du Haut-Saint-Maurice via la Corporation de développement durable du territoire de la MRC du Haut-Saint-Maurice, a convenu d'établir un partenariat avec les bénéficiaires de CAAF et les autres usagers de la route 10 (RO-450) dans le but de réaliser la réfection et l'entretien de ce chemin forestier principal. S'il y a lieu, une demande sera déposée au gouvernement du Québec pour réaliser une expérience pilote de délégation de gestion de la route 10 (RO-450).

L'amélioration des conditions de cette route est essentielle pour assurer la sécurité des déplacements des travailleurs forestiers, des camionneurs et des autres usagers.

Dans le cadre des projets de centrales hydroélectriques Rapides-des-Coeurs et Rapides-de-la-Chaudière, l'étude d'avant-projet phase 1 (1992) mentionne que le projet d'aménagement de ces nouvelles centrales nécessitera la construction et la réfection d'infrastructures pour accéder aux sites. De plus, la mise en eau des futurs réservoirs entraînera la relocalisation de plusieurs tronçons de routes forestières et d'une section de voie ferrée du Canadien National. Trois scénarios d'accès aux aménagements sont à l'étude. Le premier prévoit l'utilisation de la route RO-461 (25) tandis que le second emprunte la route RO-450 (10). Le troisième scénario est une combinaison des deux premiers. La société Hydro-Québec devrait tenir compte des besoins et des priorités de la MRC et de tous les utilisateurs lors de l'étude des scénarios d'accès aux nouvelles centrales.

Deux grandes voies du Canadien National traversent le territoire de la MRC. En plus de jouer un rôle essentiel sur le plan industriel, le transport ferroviaire dessert plusieurs localités situées entre La Tuque et Senneterre, des zones de villégiature, des pourvoiries et des secteurs forestiers.

Les représentants des secteurs économique, touristique et de la santé ainsi que les élus municipaux ont exprimé leur volonté de sauvegarder ce service puisque plusieurs localités situées entre La Tuque et Senneterre sont desservies essentiellement par le train pour le transport des passagers, des denrées alimentaires, le service postal et autres services.

Dans le cadre de la réutilisation des emprises ferroviaires abandonnées, le ministère des Transports du Québec a identifié une section de 59,3 km de l'emprise Linton/La Tuque, appartenant à la compagnie Canadien National. Actuellement, plusieurs intervenants publics ou privés se partagent l'utilisation de ce tronçon. La MRC entend maintenir la vocation actuelle de ce tronçon.

La MRC compte une dizaine d'aéroports et, à ce titre, l'utilisation de l'espace aérien constitue une certaine forme d'occupation de territoire régional. La circulation aérienne est très intense au-dessus du territoire. Elle est générée tant par les appareils des résidents de la MRC que par ceux qui proviennent de l'extérieur.

Le système de transport aérien, compte tenu de l'immensité des territoires du Haut-Saint-Maurice, s'avère le plus polyvalent et le plus rapide pour pallier aux lacunes des réseaux routiers et ferroviaires dans les secteurs les plus éloignés. Cependant, selon une étude réalisée en 1992 par le CDHM, les équipements et infrastructures existants ne sont pas adéquats et suffisamment sécuritaires pour répondre à long terme aux besoins des utilisateurs.

Face à ce constat, la MRC du Haut-Saint-Maurice entend donc :

- **s'assurer que le plan stratégique d'intervention sur la route 155 du ministère des Transports du Québec se réalise dans les meilleurs délais;**
- **s'assurer d'un réseau routier de qualité, reliant les différentes communautés du territoire de la MRC;**
- **accroître l'efficacité des différents équipements et infrastructures de transport en minimisant leur impact sur l'environnement;**
- **aménager la traversée des agglomérations en respectant le milieu urbain existant;**
- **protéger et surtout mettre en valeur les principales infrastructures de transport que sont le réseau routier, les aéroports et le réseau ferroviaire;**
- **déterminer les mesures à prendre afin de minimiser les effets du transport du bois utilisant la route 155;**
- **prévoir un réseau routier qui puisse favoriser la mise en valeur de toutes les ressources et de tous les intérêts des utilisateurs;**
- **maintenir un niveau de sécurité et de fonctionnement adéquat de la desserte routière future des secteurs de Rivière-aux-Rats et de Rivière-au-Lait;**
- **favoriser le partenariat et le partage de financement pour l'amélioration et l'entretien du réseau routier forestier;**
- **maintenir et améliorer le service ferroviaire pour tous les utilisateurs (milieux forestier et récréotouristique, services aux résidents et municipalités éloignées);**
- **favoriser la mise en valeur des emprises ferroviaires abandonnées;**

6.3 Territoires d'intérêt esthétique

Les territoires d'intérêt esthétique de la MRC sont constitués de paysages humanisés ou naturels (en milieu urbain ou rural) dont les éléments ou leur composition présentent des caractéristiques remarquables. Il s'agit du corridor de la route 155 traversant la ville de La Tuque, la municipalité de La Bostonnais et les territoires non organisés; de la rivière Saint-Maurice dans son ensemble; du parc des Chutes dans la ville de La Tuque; de la plage de La Croche située en bordure de la rivière Croche et du site de l'ancien hôpital (sanatorium) de Lac-Édouard ainsi que la plage de la baie Gull Rock située dans cette même municipalité (carte 1). Le tableau 6.3 présente la localisation et le plan d'intervention de chacun de ces territoires.

6.3.1 Corridor de la route 155

Principale voie d'accès de la MRC du Haut-Saint-Maurice, la route 155 présente une succession de paysages d'une beauté surprenante, particulièrement lorsqu'elle longe la rivière Saint-Maurice et la rivière Bostonnais où sont présents l'eau et la végétation, symboles des richesses de notre territoire. Cependant, la protection esthétique et panoramique de ces corridors ne devra pas entraver les travaux de réfection nécessaires à la route 155.

6.3.2 Rivière Saint-Maurice

La rivière Saint-Maurice occupe une place de premier plan puisqu'elle traverse en grande partie le centre du territoire de la MRC et qu'elle longe le milieu urbanisé de la ville de La Tuque. Ces caractéristiques la rendent facile d'accès. À la suite de l'arrêt du flottage du bois, la gestion et la mise en valeur de la rivière Saint-Maurice à des fins récréotouristiques devront s'effectuer en harmonie avec la qualité esthétique du paysage.

6.3.3 Parc des Chutes de la Petite rivière Bostonnais

Situé dans la ville de La Tuque, le parc des Chutes de la petite rivière Bostonnais, site autrefois fréquenté par les commerçants de fourrures, constitue aujourd'hui un milieu naturel exceptionnel accessible à tous. Située entre deux terrasses, la chute qui caractérise le lieu, descend en cascade d'une hauteur de 35 mètres pour rejoindre la rivière Saint-Maurice. Aménagé à des fins récréotouristiques, le parc

9 ORGANISATION DU TRANSPORT TERRESTRE

9.1 Situation actuelle

9.1.1 Transport routier

9.1.1.1 *Caractéristiques des infrastructures*

Selon la classification du ministère des Transports du Québec, le réseau routier supérieur de la MRC ne compte ni autoroute, ni route régionale. Il s'articule plutôt autour d'une route nationale, la route 155 axée nord-sud. Des routes collectrices et locales s'y ramifient. Le tableau 9.1 présente la classification de ces routes. Le réseau routier supérieur décrit au tableau 9.1 est illustré à la carte 2.

D'après les données d'écoulement de la circulation du ministère des Transports du Québec de 1982 à 1993, on remarque un accroissement de la circulation sur la route 155 principalement pendant les mois de juin à septembre (tableau 9.2). De 1982 à 1993, les plus importants volumes de véhicules ont été comptabilisés sur le tronçon sud de La Tuque en direction de Carignan, peu importe qu'il s'agisse de la moyenne annuelle ou estivale. La situation s'est passablement modifiée de 1993 à 1994 alors que les volumes enregistrés sur le tronçon La Tuque - Bostonnais indiquent une augmentation de 170 % et une hausse de 77,3 % pour le tronçon La Tuque - Carignan. Ces chiffres ne tiennent pas compte des effets de l'arrêt du flottage du bois, de l'ouverture de la nouvelle scierie à Rivière-aux-Rats ainsi que de la construction du pont sur la rivière Saint-Maurice et de la nouvelle route forestière RO-403 (1). Ceux-ci entraîneront une augmentation de la circulation sur le réseau routier.

Le nombre d'accidents routiers sur l'ancien territoire de la ville de La Tuque s'est maintenu à une moyenne annuelle de 286 entre 1988 et 1993. En 1994, sur le territoire fusionné de La Tuque et Haute-Mauricie, le nombre total d'accidents est passé à 616. De ce nombre, on compte 20 accidents avec blessés et 3 accidents mortels dont un accident avec véhicule lourd. Le Service de la sécurité publique de La Tuque évalue à environ 20 le nombre de collisions impliquant des véhicules lourds entre 1988 et 1993.

Pour l'ensemble du territoire de la MRC, la Sûreté du Québec a comptabilisé 218 accidents pour 1993, incluant ceux hors-route. En 1994, 146 ont été recensés.

TABLEAU 9.1 : ORGANISATION ROUTIÈRE DE LA MRC DU HAUT-SAINT-MAURICE

Municipalité	Classe	Nom	Longueur totale (km)
Canton de Buies (TNO)	Locale 2	Clova - Oskélanéo	8,0
		Chemin du Nord	3,2
Canton de Chasseur (TNO)	Nationale	Route 155	15,5
	Collectrice	Route du lac Édouard	0,2
Canton de Biard (TNO)	Nationale	Route 155	16,7
Canton de Borgia (TNO)	Nationale	Chambord	10,4
		Route 155	7,1
Canton de Dessane (TNO)	Locale 2	Chemin principal	2,4
Canton de Faucher (TNO)	Locale 2	Oskélanéo - Clova	8,4
La Tuque	Nationale	Route 155	47,4
		Collectrice	Route de La Croche
		Chemin du rang Est	0,9
	Locale 1	Chemin du rang Sud-Est (Pionniers)	1,2 ^v
		Route Lac-à-Beauce	22,9
		Route de la Traverse	0,1
	Locale 2	Chemin du rang II Ouest (Beaumont)	0,5
		Chemin du rang Sud-Est (Pionniers)	2,7 ^v
		Route Hamelin	2,6
		Ancienne route 155	0,5
		Chemin Canton Vallières	4,1
		Chemin Lac-à-Beauce	4,0
		Chemin Lac Panneton	2,2
Chemin Wayagamak		1,7	
Rue Commerciale, Tessier		0,7	
C.I.P.			
Lac-Édouard	Collectrice	Route du lac Édouard	27,8
	Locale 2	Chemin du Dépotoir	0,5
Canton de Lavallée (TNO)	Locale 2	Chemin principal (Sanmaur)	1,9
Parent	Collectrice	6 ^e Rue	2,0
		Chemin d'accès à l'aéroport	0,8
	Locale 1	Route Parent	5,6
Parent	Locale 2	17 ^e Rue	0,4

Municipalité	Classe	Nom	Longueur totale (km)
		18 ^e Rue	0,2
		5 ^e Avenue	0,6
		6 ^e Avenue	0,7
		8 ^e Rue	0,2
		Chemin du bloc G4 (5 ^e Avenue)	0,5
Canton de Vallières (TNO)	Locale 2	Chemin du Rang I Ouest	9,0
		Embranchement	0,3
La Bostonnais	Nationale	Route 155	21,1
	Locale	1 ^{er} racc. Route 155 et Rang Sud-Est	0,4
		2 ^e racc. Route 155 et Rang Sud-Est	0,1
		Chemin du rang Sud-Est	15,8
Langelier	Collectrice	Chemin de La Croche	9,9
	Locale 1	Chemin de La Croche	13,0
		Chemin du rang Est	5,8
		Colonisation	
	Locale 2	Chemin du rang II Ouest (Beaumont)	6,5
		Chemin du rang Ouest	11,8
	Accès à la ressource	Chemin du rang II Ouest (Beaumont)	3,0

Source : MTQ, Service des inventaires, 1994.

TABLEAU 9.2 : CIRCULATION ROUTIÈRE SUR LA ROUTE 155 DE 1982 À 1994

Année		Tronçon La Tuque / Bostonnais	Tronçon La Tuque / Carignan
1982	Moyenne annuelle	1500	2200
	Moyenne estivale*	2250	2800
1986	Moyenne annuelle	1950	3340
	Moyenne estivale*	3115	4540
1988	Moyenne annuelle	2840	3860
	Moyenne estivale*	4060	5080
1990	Moyenne annuelle	1810	2870
	Moyenne estivale*	2510	3440
1992	Moyenne annuelle	1730	3380
	Moyenne estivale*	2400	4050
1993	Moyenne annuelle	1880	3400
	Moyenne estivale*	2610	4300
1994 ⁽¹⁾	Moyenne annuelle	4050	3900
	Moyenne estivale*	4500	4400

* Juin - juillet - août - septembre

Source : Ministère des Transports du Québec.

⁽¹⁾ Conseil de développement du Haut-Saint-Maurice.

Les TNO de la MRC du Haut-Saint-Maurice sont desservis par des routes majeures, le plus souvent forestières ou donnant accès à des infrastructures hydroélectriques et à des sites de chasse, de pêche ou de récréotourisme. Les plus importantes sont les routes RO-403 (1), RO-450 (10), RO-461 (25), RO-400 (22) et RO-451 (13) (carte 2). À ces principales routes forestières se greffent d'autres chemins forestiers d'importance. Citons notamment le chemin Parent-Clova récemment construit par Kruger inc., la route Parent-Mont-Laurier, le chemin de la rive ouest du Saint-Maurice qui est entretenu par la MRC, le chemin La Bostonnais-Rivière Jeannotte qui rejoindra éventuellement la municipalité de Lac-Édouard et le chemin Lac-Édouard-Parc des Laurentides.

Le réseau routier forestier principal a longtemps reposé uniquement sur la route RO-450 (10) qui permettait d'accéder aux sites d'exploitation forestière et de les ravitailler. Le bois était flotté en billes sur la rivière Saint-Maurice. Cette route était aussi l'unique lien routier entre les municipalités de Parent et de La Tuque.

Le trafic lourd en provenance de la route RO-450 (10) traverse la municipalité de La Croche en empruntant le rang Est ou le rang Ouest puis le chemin de la rivière Croche pour accéder à La Tuque. Des relevés effectués par la municipalité de La Croche en 1993 sur le transport forestier démontrent que le nombre de camions lourds chargés ayant emprunté le chemin de la rivière Croche et le rang Est était de 7 934 par an, de 2 200 pour le rang Ouest, de 11 000 pour la route RO-461 (25) et de 1 260 pour le rang Beaumont. Les 1 260 camions en provenance du rang Beaumont transportaient des planches, des billots, des copeaux et du bois en longueur. Sur les autres chemins, seul du bois brut en longueur était transporté.

Au total, 22 934 camions provenant des routes RO-450 (10) et RO-461 (25) sont passés par La Tuque en 1993. Une partie de ces camions approvisionne l'usine Cartons Saint-Laurent en empruntant les rues Bostonnais, Saint-Michel et Brown. Le reste traverse la ville en direction sud en empruntant les rues Bostonnais, Saint-François et le boulevard Ducharme.

9.1.1.2 Problèmes d'utilisation des infrastructures

L'utilisation de la route 155 est problématique en raison de sa configuration et de l'important flux de camions qui l'utilisent. De fait, seulement trois sections situées dans la MRC de Mékinac permettent un dépassement sécuritaire entre Grandes-Piles et La Tuque et de nombreuses courbes caractérisent son parcours.

Le camionnage de transit traversant les petites agglomérations et la ville de La Tuque entraîne des problèmes de sécurité et de fonctionnement notamment dans les secteurs de Carignan, du parc des Chutes (le quartier Fillion), du boulevard Ducharme, des rues Saint-François et Bostonnais et sur la route 155 dans son ensemble. Plus particulièrement, dans la ville de La Tuque, les secteurs les plus problématiques sont :

- L'intersection Saint-Michel/Bostonnais :
 - Quartier résidentiel et commercial. Camionnage en provenance du nord vers l'usine Cartons St-Laurent.

- La rue Brown :
 - Quartier résidentiel. Présence du CLSC Étroitesse de l'emprise. Donne accès à l'usine Cartons St-Laurent.
- L'intersection St-François/La Bostonnais :
 - Quartier résidentiel et de service. Présence de la polyvalente.
- L'intersection St-François/Commerciale :
 - Secteur de commerces et de services. Très achalandée. Centre ville.
- L'intersection Commerciale/Tessier :
 - Secteur commercial et de service. Très achalandée.
- Le boulevard Ducharme :
 - Artère résidentielle, commerciale, industrielle et de services. Très achalandée. Présence de l'hôpital régional.

En février 1996, le ministère des Transports du Québec déposait une étude d'opportunité sur l'amélioration de la route 155 dans l'agglomération de La Tuque. Cette étude démontre clairement que les problèmes inhérents à la route 155 à l'intérieur de l'agglomération justifient une intervention notamment au chapitre du camionnage. Les résultats obtenus indiquent qu'entre 450 et 780 camions traversent le milieu urbanisé chaque jour. Un peu plus du tiers, soit environ 250 camions par jour, est en transit. Toutefois, au nord de l'agglomération, cette proportion augmente à plus de 50 %. De plus, avec la réalisation des projets de développement reliés à l'industrie forestière et suite à l'arrêt du flottage du bois, la circulation en transit et celle en direction de l'usine Cartons Saint-Laurent seraient appelées à augmenter davantage, soit respectivement de 66,6 % et 23,5 %.

Par ailleurs, la desserte routière future des secteurs de Rivière-aux-Rats et de la rivière au Lait à l'intersection de la route RO-461 (25), du chemin de la rivière Croche et du rang Beaumont devraient être revue. Il en va de même pour le secteur entre Fitzpatrick et le Club La Tuquois. Des problèmes de sécurité et de fonctionnement sont prévisibles.

D'autres municipalités de la MRC éprouvent également des problèmes reliés au transport routier. Ainsi, avec l'ouverture de la nouvelle route forestière qui relie La Tuque au parc des Laurentides situé au nord de la ville de Québec, la municipalité de Lac-Édouard est devenue très achalandée et les problèmes de géométrie qui caractérisent son réseau routier local ne facilitent pas l'évacuation rapide du camionnage lourd. La municipalité de La Bostonnais connaît également des problèmes croissants associés au camionnage lourd le long de la route 155. Mentionnons finalement la municipalité de Parent, accessible via une route forestière en gravier présentant des contraintes majeures et devenant même parfois impraticable en période de dégel.

9.1.1.3 *Le transport terrestre des personnes*

Mis à part le service de transport pour personnes handicapées, il n'existe pas de transport en commun dans la région. Selon l'organisme Autonobus qui dessert uniquement la ville de La Tuque, il n'existe pas de problèmes particuliers au niveau des déplacements et de la demande face à ce service. Toutefois, les municipalités rurales ne disposent d'aucun service de transport pour personnes handicapées. Mentionnons que les usagers peuvent effectuer des déplacements uniquement à l'intérieur de La Tuque.

9.1.2 *Transport ferroviaire*

9.1.2.1 *Utilisation actuelle*

Deux importantes voies du Canadien National traversent la MRC, l'une en direction nord-sud (Montréal - Jonquière), l'autre en direction sud-est/nord-ouest (Montréal - Senneterre). La première dessert, dans la MRC, Lac-Édouard et Van Bruyssel puis se dirige vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean; la seconde passe par Lac-à-Beauce, La Tuque, Rapide-Blanc-Station, Windigo, Vandry, Sanmaur, Cann, Hibbard, Casey, Parent, Oskélanéo et Clova pour se diriger vers l'Abitibi. Toutes deux servent au transport de marchandises et des voyageurs.

Les localités entre La Tuque et Senneterre sont desservies par le train pour le transport des passagers (Via Rail), des denrées alimentaires, pour le service postal et autres services. Elles ne profitent d'aucun autre moyen de transport, si ce ne sont les chemins forestiers. Environ 1 200 habitants, incluant la population autochtone de Wemotaci, résident le long de cette voie ferrée. À ces populations, il faut ajouter les villégiateurs, les travailleurs forestiers et les touristes pratiquant la chasse et la pêche et fréquentant les 22 pourvoiries situées à proximité de la voie ferrée.

En 1989, pour le tronçon Montréal - Senneterre, 38 000 déplacements ont été effectués dont 60 % à destination des localités éloignées ou accessibles par chemins forestiers. Pour le tronçon Montréal - Jonquière, les déplacements étaient moins nombreux. En 1992, ils se chiffraient à environ 20 000 dont 26 % étaient en direction de localités éloignées ou accessibles par chemins forestiers uniquement. Actuellement, la fréquence du service ferroviaire est de trois aller-retour par semaine pour les deux tronçons.

Le transport ferroviaire joue un rôle important sur le plan industriel. La fermeture de la plate-forme ferroviaire de l'usine Cartons Saint-Laurent en 1994 a forcé les dirigeants de la compagnie Kruger, de Scierie Parent et du Canadien National à unir leurs efforts dans le but d'éviter la fermeture de la scierie de Parent. La survie de cette entreprise est en effet intimement liée à l'écoulement de ses copeaux vers les usines de Cartons Saint-Laurent à La Tuque et de Kruger à Trois-Rivières. Depuis de nombreuses années, les copeaux étaient acheminés par train jusqu'à ces deux usines en utilisant la plate-forme de Cartons Saint-Laurent. En l'absence de cette plate-forme ferroviaire, l'utilisation de la route pour le transport

des copeaux devenait l'unique solution possible, ce qui aurait augmenté de façon importante les coûts de transport de cette entreprise, mettant en cause sa survie. La décision fut donc prise de centraliser tous les wagons de copeaux à la cour de triage Fitzpatrick à quelques kilomètres au nord de La Tuque et d'utiliser des camions pour effectuer le trajet résiduel. Un quai de déchargement a donc été aménagé à La Tuque pour recevoir les copeaux. Sa capacité annuelle est de 150 000 tonnes métriques anhydres.

Une cour de transit recevant le bois de sciage de Corporation Stone-Consolidated, division La Tuque, et de Produits forestiers La Tuque, a récemment été implantée en bordure de la voie ferrée dans le secteur de la rue Saint-Michel à La Tuque. Ces bois sont destinés aux États-Unis et représentent environ 85 % de la production de ces deux usines.

9.1.2.2 *Voies ferrées abandonnées*

Dans le cadre de la réutilisation des emprises ferroviaires abandonnées, le ministère des Transports du Québec a identifié 1 320 kilomètres de voies ferrées abandonnées au Québec susceptibles d'être cédées à partir de 1992. Ainsi, une section de 59,3 km de l'emprise ferroviaire Linton - La Tuque, appartenant à la compagnie Canadien National, pourrait être réutilisée.

Plusieurs intervenants se partagent l'utilisation de ce tronçon divisé en trois secteurs soit :

- gare Linton - 0 à 0,66 milles : le CN veut conserver ces emprises pour fins d'opération;
- 0,67 à 33,8 milles : tracé de l'ancienne voie ferrée; le CN doit conclure un acte de rétrocession avec le MTQ;
- 33,8 à 37,1 milles : le MTQ désire acheter ce tronçon du CN et le remettre à un organisme ou à une municipalité.

Plusieurs intervenants possèdent des baux ou des droits sur différentes parties du tronçon :

- 0,66 à 15,53 milles : bail du CN en faveur du MEF;
- 15,53 à 30,53 milles : bail du CN en faveur de Cartons Saint-Laurent;
- 14,7 à 30,7 milles : travers de Québec téléphone;
- 30,53 à 38,37 milles : bail du CN en faveur de Club Saint-Maurice Chasse et pêche et de la Ville de La Tuque;
- 33,1 à 33,8 milles : réservé au CN pour droit d'accès à l'entretien du tunnel situé sur le lot 45 du rang I;

- Millière 117,8 : ligne du CN actuellement en fonction qui passe au-dessus de la voie ferrée abandonnée; litige avec Transcontinental Railway.

À la demande du ministère des Transports du Québec, la MRC doit identifier les vocations à privilégier relativement à cette emprise ferroviaire. Actuellement, le tronçon Linton - La Tuque est utilisé comme voie d'accès importante à la prise d'eau municipale de la ville de La Tuque, aux zecs Bessonne et Jeannotte, au Club de chasse et de pêche Saint-Maurice, au transport de la matière ligneuse, aux clubs motoneiges ainsi qu'à plusieurs secteurs de villégiature. La MRC entend donc conserver la vocation actuelle de cette emprise ferroviaire abandonnée.

9.2 Situation projetée

9.2.1 Transport routier

Le ministère des Transports du Québec prépare présentement un plan de transport relatif au réseau actuel et projeté. Ce plan de transport identifiera les secteurs problématiques ou déficients. Depuis le 1^{er} janvier 1996, le réseau de camionnage de transit est en vigueur sur le territoire de la MRC. Ce dernier devrait permettre aux organismes municipaux de mieux planifier l'aménagement du territoire. Il concerne la route 155 comme route de transit alors qu'une section du rang Beaumont et une du rang Est dans la municipalité de La Croche ont été identifiées routes d'accès à la ressource.

Les sections qui suivent présentent les projets routiers envisagés dans le Haut-Saint-Maurice.

9.2.1.1 *Route 155*

Tel que mentionné au thème portant sur les transports, le MTQ a déposé en avril 1997 un plan stratégique d'intervention sur la route 155 afin de palier aux problèmes de sécurité routière, de conditions de roulement et de fluidité de la circulation.

Ce plan reconnaît que la réfection et l'amélioration de la route 155 est un enjeu majeur pour la MRC du Haut-Saint-Maurice et que des travaux importants y seront apportés en respectant les attentes et les préoccupations du milieu. Ainsi, les solutions proposées par ce plan d'intervention sont repris au schéma d'aménagement (tableau 9.3).

9.2.1.2 *Gestion des corridors routiers*

Selon le compte rendu du ministère des Transports sur la journée d'information et de consultation du 2 mars 1993 portant sur la gestion des corridors routiers dans la région Mauricie—Bois-Francs et tel que mentionné précédemment, des améliorations devront être apportées à la route 155. De plus, la configuration de la route 155 dans le secteur de Rivière-aux-Rats devra être repensée en raison de la construction du nouveau pont sur la rivière Saint-Maurice et de la présence de la nouvelle scierie de Corporation Stone-Consolidated. Il en va de même d'un tronçon du chemin de la rivière Croche débutant au pont traversant la rivière

**TABLEAU 9.3 : PLAN STRATÉGIQUE D'INVESTISSEMENTS DU
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC SUR
LA ROUTE 155**

A - Route 155 Sud : Grandes-Piles à La Tuque

PROJET	LONGUEUR (km)	REMARQUES	COÛT M\$	ÉCHÉANCIER
Grande-Anse	13,4	En cours	7,5	1996-1998
Rivière Caribou	2,0	Mauvaises fondations, série de courbes inversées dangereuses	2,5	appel d'offres automne 1998
Olscamp	8,2	Série de mauvaises courbes horizontales et verticales dangereuses	4,5	appel d'offres automne 1999
Sud de Matawin	7,7	Fondations laissent à désirer, géométrie déficiente, profil à corriger	4,5	2000
Sud de Saint-Roch-de-Mékinac	6,4	Fondations acceptables mais alignement très sinueux et profil vallonneux Série de courbes inversées dangereuses à corriger	3,1	2001
Sud de Olscamp	6,3	Route cahoteuse, alignement horizontal et vertical acceptable	4,1	2002
TOTAL	44		28,2	

**TABLEAU 9.3 : PLAN STRATÉGIQUE D'INVESTISSEMENTS DU
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC SUR
LA ROUTE 155 (suite)**

B - Route 155 - La Tuque : Voie de contournement

PROJET	LONGUEUR (km)	REMARQUES	COÛT M\$	ÉCHÉANCIER
Contournement de La Tuque	7,2	Déviation du trafic lourd des rues de la ville	11,0	appel d'offres automne 1999
Voie d'accès (coût partagé par différentes administrations)	1,3	Relier l'usine Cartons St-Laurent et le chemin de La Croche à la route 155	1,0	1998
TOTAL	8,5		12,0	

C - Route 155 Nord : La Tuque au Lac Saint-Jean

PROJET	LONGUEUR (km)	REMARQUES	COÛT M\$	ÉCHÉANCIER
Amélioration de la route	75	Amélioration de la capacité portante et de la géométrie, construction de voies de dépassement	20,0 estimé	1998 - 2004
TOTAL			20,0	

**TABLEAU 9.3 : PLAN STRATÉGIQUE D'INVESTISSEMENTS DU
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC SUR
LA ROUTE 155 (suite)**

ENSEMBLE DES INVESTISSEMENTS

ROUTE	COÛT M\$	TYPE D'INTERVENTION
Route 155 Sud	26,2	Travaux d'amélioration incluant les travaux en cours
La Tuque (voie de contournement)	11,0	Construction d'une voie de contournement
Route 155 Nord	20,0	Travaux d'amélioration (estimation)
TOTAL	57,2	

**INVESTISSEMENTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU
QUÉBEC SUR LA ROUTE 155 : 1997 - 1998**

ROUTE	COÛT M\$	TYPE D'INTERVENTION
155 Sud	0,3	Accotement et amélioration de la chaussée
155 Sud - Secteur Carignan	0,1	Asphaltage de la chaussée
155 Sud - Secteur Grande-Anse	3,5	Amélioration de la chaussée (contrat en cours)
155 Nord	1,2	Amélioration de la chaussée et étude de réfection
TOTAL	6,1	

Source : MTQ (1997) : Plan stratégique d'intervention sur la route 155.

Bostonnais jusqu'à l'intersection du rang Beaumont à proximité du site Vallières (Rivière-au-Lait) où a été implanté un parc industriel forestier en pleine expansion.

La MRC devra donc établir un cadre normatif favorisant une meilleure gestion de ses corridors routiers. Ce dernier est présenté dans le document complémentaire du schéma, et concerne notamment la largeur d'accès maximum, la localisation des accès, les permis d'accès et le lotissement en bordure du réseau supérieur.

9.2.1.3 *Autres projets*

Le ministère des Transports entend réaliser au cours de l'année 1996-1997 une étude d'opportunité sur l'état de la route de Lac-Édouard afin d'identifier les secteurs problématiques où des corrections ponctuelles devront être faites.

La municipalité de Parent est accessible uniquement par la route 10 (RO-450). En période de dégel, cette situation occasionne de nombreux problèmes et rend parfois la route impraticable.

La MRC du Haut-Saint-Maurice via la Corporation de développement durable du territoire de la MRC du Haut-Saint-Maurice a convenu d'établir un partenariat avec les bénéficiaires de CAAF et les autres usagers de cette route dans le but de réaliser la réfection et l'entretien de ce chemin forestier principal. L'amélioration des conditions de cette route est essentielle pour assurer la sécurité des déplacements des travailleurs forestiers, des camionneurs et des autres usagers.

De nombreux chemins forestiers reliés à l'exploitation de la matière ligneuse devraient être construits au cours des prochaines années, principalement entre Sanmaur et Parent, dans les secteurs du Relais 22 milles, du lac Édouard, du lac Wayagamac et de Rivière-aux-Rats. La mise en place de ces infrastructures et plus particulièrement le prolongement de la route RO-461 (25) jusqu'à Parent aura un effet déterminant sur l'évolution économique de la MRC en permettant l'accès aux ressources, en rendant accessibles des communautés isolées, en permettant le développement du tourisme et de la villégiature et en facilitant une évacuation facile des populations en cas de sinistre.

Mentionnons également qu'Hydro-Québec, en raison de ses projets hydroélectriques dans le Haut-Saint-Maurice, prévoit aménager de nouveaux accès aux sites de ses travaux et effectuer la réfection de chemins forestiers existants. Des accès temporaires sont également prévus.

Ainsi, la route RO-450 (10) serait améliorée entre la zec La Croche et le camp Windigo. La route RO-461 (25) le serait entre la rivière au Lait et le km 43, à l'est de la rivière Flamand. De nouveaux accès sont aussi prévus entre le camp Windigo et les rapides de la Chaudière de même qu'entre le km 43 de la route RO-461 (25) et les rapides des Coeurs. Un chemin est projeté entre ces derniers rapides et la pourvoirie Relais 22 milles.

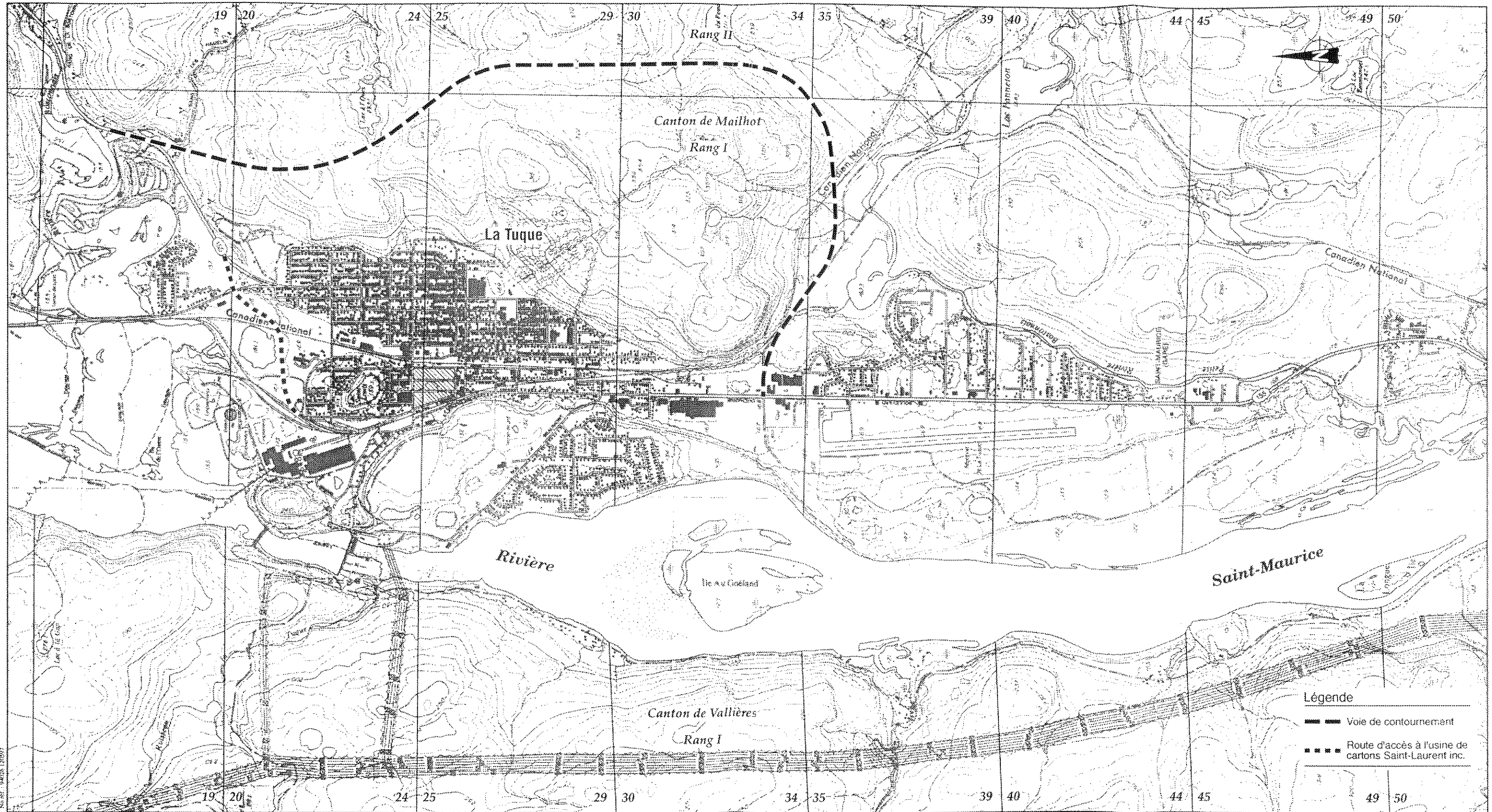
Il n'existe actuellement aucun projet de construction de voies ferrées dans la MRC du Haut-Saint-Maurice. En fait, le conseil de la MRC désire simplement maintenir les services existants du Canadien National.

Hydro-Québec prévoit par contre, toujours dans le cadre de ses travaux d'aménagements hydroélectriques dans le Haut-Saint-Maurice, relocaliser temporairement un tronçon de la voie ferrée du CN à la hauteur des rapides des Coeurs et construire une nouvelle voie entre McTavish et Sanmaur, au sud de la voie ferrée actuelle. Une nouvelle jetée est aussi prévue sur la rivière Flamand à l'entrée du réservoir Blanc.

10 VOIES DE CIRCULATION CONSTITUANT UNE CONTRAINTE MAJEURE

Dans la MRC, la route 155 à l'intérieur de la ville de La Tuque constitue une contrainte majeure. Les inconvénients y sont très importants, comme décrit au chapitre 9 du présent schéma : bruits, vibrations, accidents, vieillissement prématuré des infrastructures non adéquates pour ce type de circulation lourde, traversée de zones résidentielles de faible et moyenne densités, etc. La population subit cette situation depuis plusieurs années. À l'extérieur de l'agglomération de La Tuque, l'ensemble de son parcours présente également une contrainte majeure.

La figure 10.1 illustre le tracé retenu pour la voie de contournement de La Tuque ainsi que celui de l'accès préconisé à l'usine Cartons Saint-Laurent inc. Également, plusieurs sections de la route 155 feront l'objet de travaux majeurs d'amélioration et de réfection à l'extérieur de la ville de La Tuque.



Source : Ministère des transports, 1997

Figure 10.1 : Solutions proposées par le MTQ pour l'amélioration de la route 155 dans l'agglomération de La Tuque

2.6 Organisation du territoire

Parmi les éléments importants liés à l'organisation du territoire, mentionnons le rôle de la ville de La Tuque comme pôle régional, le contrôle du développement par la délimitation des périmètres urbains, les nouveaux développements industriels forestiers au site Vallières et à Rivière-aux-Rats, les réseaux de transport, les projets de centrales hydroélectriques sur la rivière Saint-Maurice, les revendications territoriales Atikamekw et l'immensité du territoire constitué à 92 % de TNO.

Le schéma d'aménagement actuel reconnaît, la ville de La Tuque comme pôle régional. Son regroupement récent avec la municipalité de Haute-Mauricie a consolidé sa position et son rôle stratégique. La municipalité de Parent constitue un pôle secondaire de services desservant les parties nord et ouest du territoire.

Le bureau de la Statistique du Québec a estimé la population future de la MRC du Haut-Saint-Maurice à 17 153 en 2006 soit une hausse de 1,1 %. Pour la période de 1986 à 1991, on observait une augmentation de 6,3 % du nombre de ménages pour l'ensemble de la MRC. Depuis 1990, le nombre de permis de construction pour de nouvelles résidences dans la MRC a diminué de moitié et 72% de ces nouvelles constructions sont situées dans la ville de La Tuque. Pour cette dernière municipalité, on observe une certaine stabilité depuis 1992 avec seize nouvelles résidences par année. La plupart de ces nouvelles constructions sont réparties à l'intérieur du périmètre urbain. C'est donc dire qu'il y a peu de pression pour le développement à l'extérieur de ce périmètre. Toutefois, pour le tronçon du corridor de la route 155 sud compris entre les limites sud du périmètre urbain de la ville de La Tuque et le secteur Rivière-aux-Rats, la municipalité devra dans le cadre de la révision de son plan et de ses règlements d'urbanisme circonscrire les secteurs qui constituent des noyaux bâtis dans la perspective de contrôler leur extension et d'assurer sur la route 155 sud la protection et la sécurité des usagers et des riverains de même que le maintien de la fluidité du trafic de transit.

Pour les autres municipalités, peu de nouvelles habitations sont construites. Les périmètres d'urbanisation apparaissant présentement au schéma d'aménagement devraient donc suffire à absorber le développement urbain des municipalités et seules des modifications mineures devront y être apportées. C'est le cas notamment de la municipalité de La Croche où une partie du lot 30 inclus à l'intérieur de la zone agricole désignée à été exclue du périmètre urbain.

Compte tenu des développements industriels récents au site Vallières et dans le secteur de Rivière-aux-Rats, ces portions de territoire sont appelées à connaître diverses pressions pour le développement de services connexes. Les municipalités concernées devront réaliser, pour chacun de ces secteurs, un plan d'aménagement spécifiques qui devra être inclus à leur plan et règlements d'urbanisme respectifs et comprendre les dispositions minimales établies à la section 6.2 du document complémentaire. Par ailleurs, mentionnons que certains secteurs de villégiature se transforment graduellement en zones résidentielles permanentes. C'est le cas notamment de ceux situés en périphérie des milieux développés et facilement accessibles.

Deux réserves indiennes se trouvent sur le territoire de la MRC. Cette dernière compte également quelques hameaux de résidents permanents dans les TNO : Clova, Base Radar, Casey, Sanmaur, la rive-ouest du Saint-Maurice et Rapide-Blanc. L'immensité du territoire, sa vocation de région-ressource et les distances séparant certaines municipalités ou hameaux du pôle régional font en sorte que les transports jouent un rôle primordial dans la MRC du Haut-Saint-Maurice.

Le développement des infrastructures de transport est directement relié à l'organisation du territoire. Compte tenu de son importance, les réseaux de transport sont traités spécifiquement à la fin du présent chapitre sous le thème du transport.

En 1993, 1 534 personnes vivaient à Obedjiwan et 862 à Wemotaci. Le territoire amérindien Coucoucache est inhabité. Les communautés autochtones ont développé au cours des dernières années des entreprises et des activités reliées à l'exploitation forestière et au secteur touristique. Les orientations de développement économique retenues par la nation atikamekw favorisent une diversification de leurs activités, une gestion territoriale et faunique et une occupation accrue du territoire.

Les revendications territoriales des autochtones auront un impact significatif sur les activités de la MRC du Haut-Saint-Maurice. Actuellement, l'état d'avancement des négociations de l'offre du Québec dans le cadre des revendications territoriales ne permet pas d'évaluer la portée exacte et la nature des changements pour la MRC. Par ailleurs, le gouvernement du Québec a entrepris une démarche de décentralisation de ses activités et entend déléguer certaines d'entre elles à la MRC. Cette décentralisation nécessitera une participation financière et humaine accrue de la part de la MRC, notamment en regard de la gestion des terres publiques qui occupent de vastes superficies du territoire.

Les projets de centrales hydroélectriques Rapides-des-Coeurs et Rapides-de-la-Chaudière sur la rivière Saint-Maurice vont modifier passablement l'organisation du territoire en formant de nouveaux pôles de développement récréotouristique et en ouvrant de nouveaux territoires. La position centrale de ces projets dans un secteur fort convoité par les adeptes du plein air, les villégiateurs et les propriétaires de pourvoiries pourrait entraîner des répercussions affectant une grande partie du territoire de la MRC et un grand nombre d'utilisateurs. Le thème de l'énergie traite de cet aspect particulier du développement du territoire. Face à ce constat, la MRC entend donc :

- **limiter l'étalement urbain en concentrant le développement à l'intérieur des périmètres d'urbanisation;**
- **reconnaître la ville de La Tuque comme pôle majeur de service, notamment en y favorisant l'implantation d'équipements et d'infrastructures de nature régionale et la municipalité de Parent comme pôle secondaire;**
- **faciliter les échanges entre les diverses communautés vivant dans la MRC;**
- **agir comme partenaire principal dans le cadre des négociations territoriales autochtones;**

- **assurer un développement structuré dans les secteurs de Rivière-aux-Rats et du site Vallières;**
- **favoriser un développement structuré de la villégiature;**
- **évaluer les impacts de la gestion des terres publiques dans le cadre du projet de décentralisation du gouvernement du Québec;**
- **évaluer les impacts de l'offre du gouvernement du Québec dans le cadre des revendications territoriales Atikamekw sur les utilisations du territoire de la MRC.**

4.4 Affectation industrielle régionale

La zone d'affectation industrielle régionale correspond au site Vallières situé le long de la rivière Saint-Maurice près de l'embouchure de la rivière au Lait. Dès le début de son aménagement, cet espace a été conçu pour devenir un parc industriel à caractère forestier. Le schéma d'aménagement révisé confirme donc la vocation de ce secteur. Les usages qui y sont permis sont l'industrie de transformation reliée à l'exploitation de la matière ligneuse et autres matières premières ainsi que les commerces de biens et services qui y sont associés.

4.5 Affectation rurale

Les zones d'affectation rurale sont des secteurs à vocation mixte situés en marge du milieu urbain et des grandes affectations forestières et récréotouristiques. Elles s'étirent le long des voies de communication principales et correspondent de façon générale aux terres privées. Les usages jugés compatibles avec cette grande affectation et qui pourront s'y implanter sans restriction, soit les résidences de faible densité, la villégiature, les commerces à portée municipale, les commerces reliés à la circulation routière, les activités récréatives et touristiques, l'agriculture, les activités forestières et les services associés aux transports, aux communications et utilités publiques.

D'autres usages seront également permis dans les zones d'affectation rurale mais leur implantation sera soumise à certaines restrictions. Ainsi, en plus des commerces à portée municipale et de ceux reliés à la circulation routière, d'autres commerces pourront s'implanter dans la zone rurale. Leur vocation devra cependant être associée à la vocation générale de la zone dans laquelle leur implantation est prévue, telle que définie dans le plan d'urbanisme de la municipalité.

Les industries de transformation reliées aux ressources naturelles du milieu (forêt et secteur agro-alimentaire) pourront être implantées dans les zones rurales à condition de ne pas constituer une contrainte pour les usages résidentiels et les activités récréotouristiques. Il en va de même pour les carrières et sablières qui, en plus d'éviter de constituer des contraintes, devront être imperceptibles pour les automobilistes circulant sur les voies publiques. Leur implantation sera soumise au dépôt d'un plan de réhabilitation de site et le camionnage associé à leur exploitation devra éviter de traverser les périmètres d'urbanisation municipaux.

Cependant, pour le tronçon de la route 155 sud compris entre les limites sud du périmètre urbain de la ville de La Tuque et le secteur Rivière-aux-Rats, à l'exception des noyaux circonscrits mentionnés à la section 2.6, seuls les usages faisant partie des groupes commerciaux reliés à la vocation principale de la zone et industries de transformation reliés

aux ressources naturelles du milieu sont autorisés. De plus, à l'intérieur de ce tronçon, l'implantation des réseaux d'aqueduc et d'égoût est interdite sauf pour des raisons d'assainissement urbain et d'amélioration de la qualité de l'eau potable.

4.6 Affectation agricole

L'affectation agricole correspond aux territoires de la zone agricole désignée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire agricole*. Cette affectation se localise dans la municipalité de La Croche et dans la ville de La Tuque, dans le secteur Carignan. La délimitation de cette affectation vise, entre autres, à favoriser la protection des sols agricoles et des activités rattachées à la pratique agricole telles que l'élevage, la grande culture, la culture maraîchère et la sylviculture. En zone agricole, on retrouve essentiellement des activités agricoles.

En territoire agricole, les activités non agricoles ne seront permises que dans la mesure où elles seront jugées compatibles avec l'agriculture et la sylviculture. Afin d'établir la compatibilité de ces usages, les activités non agricoles désirant s'implanter en zone agricole seront soumises au Comité consultatif agricole de la MRC.

Ainsi, en plus de voir au respect des objectifs d'aménagement énoncés en regard de l'agriculture au chapitre des grandes orientations d'aménagements, le comité devra donc se prononcer sur la comptabilité et la complémentarité des usages non agricoles en zone agricole. Afin d'alimenter les réflexions du comité, mentionnons que les activités complémentaires devraient apporter un complément aux activités agricoles déjà existantes et ne devraient pas créer de menaces à court ou à long terme à l'intégration et au développement du territoire et des activités agricoles. Par exemple, un kiosque pour la vente de produits agricoles est une activité complémentaire à l'agriculture. Par ailleurs, la notion de compatibilité implique une cohabitation harmonieuse entre les activités agricoles et non agricoles. Les activités identifiées comme compatibles devraient fournir des biens et services aux entreprises agricoles ou être reliées à l'exploitation des ressources du milieu et ne devraient pas engendrer de problèmes de cohabitation avec les activités agricoles.

Les usages jugés compatibles ou complémentaires avec l'affectation agricole et qui pourront s'y implanter selon un avis favorable du comité consultatif agricole sont les résidences de très faibles densités, la villégiature, les commerces reliés à la vocation principale du milieu, les industries de transformation reliées aux ressources naturelles du milieu, les activités récréatives et touristiques, les activités agro-alimentaires, les activités forestières ainsi que les activités reliées au transport, à la communication et aux services publics. En zone agricole, on entend par très faible densité, une résidence unifamiliale pour cinq (5) hectares et plus d'occupation.

Le document complémentaire faisant partie intégrante du schéma d'aménagement révisé précise les mesures d'encadrement relatives aux installations d'élevage et à l'épandage des