

MRC DE TÉMISCOUATA

EXTRAITS

**SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ
(PSAR 1)**

VIA

**CONSTRUCTION D'UNE AUTOROUTE
DANS L'AXE DE LA ROUTE 185
(CABANO, NOUVEAU-BRUNSWICK)**

NOTRE-DAME-DU-LAC, OCTOBRE 2006

3.3 Les pôles de services

La MRC de Témiscouata n'est pas dotée d'un centre urbain dominant contrairement à la grande majorité des MRC du Québec. Ce type de MRC compte un seul ensemble urbain se démarquant nettement du reste du territoire, autant par le nombre de citoyens que par une agglomération de fonctions urbaines diversifiées. Citons les MRC dont la situation générale est similaire à celle de la MRC de Témiscouata, telles les MRC d'Antoine-Labelle, du Granit ou de la Matapédia, où respectivement Mont-Laurier, Lac-Mégantic et Amqui jouent le rôle de pôles régionaux dominant leurs structures urbaines respectives. La répartition des fonctions urbaines centrales et locales est d'autant plus facilitée qu'une seule agglomération peut prétendre au titre de chef-lieu régional. La MRC de Témiscouata fait quant à elle face à un défi très différent, en raison de la présence sur son territoire de quatre municipalités de tailles relativement semblables (Pohénégamook, Dégelis, Cabano et Notre-Dame-du-Lac), réparties de façon inégale dans la MRC : une à l'ouest, trois au centre, aucune à l'est. La répartition relativement uniforme des zones habitées sur l'ensemble du territoire a elle aussi une incidence sur la localisation des équipements et des services et le schéma doit en tenir compte.

Il ne saurait être question dans le cadre de ce schéma d'attribuer la fonction de centre régional unique à « *une municipalité* » aux dépens des autres alors que toutes contribuent au dynamisme de la région. La présence dans ces municipalités de l'essentiel des services gouvernementaux et professionnels, et de commerces destinés à l'ensemble de la population témiscouataine a favorisé le développement des habitudes de fréquentation chez la population du territoire. La MRC reconnaît comme pôles régionaux de services les quatre municipalités ci-dessus mentionnées. Elle met en place dans les sections subséquentes de ce schéma les mesures nécessaires pour que leur rôle soit consolidé au fil des ans. La MRC reconnaît aux municipalités de Saint-Michel-du-Squatec et de Rivière-Bleue le statut de pôles locaux de services. Ce statut s'appuie sur plusieurs constats. Squatec doit pourvoir aux besoins de la moitié de la population de la MRC puisque aucun pôle régional se retrouve à proximité. Le village de Squatec compte déjà certains équipements de nature supra-locale, dont la polyvalente, le CHSLD, et un bon nombre de commerces de détail. Quant à la municipalité de Rivière-Bleue, elle dispose d'un des CHSLD en plus de compter sur la présence de nombreux commerces.

Les autres municipalités locales conservent leur importance et leur dynamisme. Il est intéressant de mentionner qu'à l'exception de Saint-Pierre-de-

Lamy et de Saint-Jean-de-la-Lande, elles disposent toutes de leur école primaire, ce qui leur confère un avantage indéniable. Le maintien des services de base nécessaires à la vie quotidienne dont les écoles, les bureaux de poste, les dépanneurs, les stations-service demeurent une condition essentielle au développement des collectivités qui forment la MRC. Le schéma d'aménagement reconnaît cette réalité. La MRC souhaite que les mesures mises en place dans le présent schéma facilitent la mise en valeur et le développement de son territoire, et partant, de l'ensemble des collectivités locales dont il est formé.

3.4 Les sites attractifs

La présence sur le territoire de nombreux secteurs d'intérêt est un atout que la MRC reconnaît avec vigueur dans son concept d'aménagement. Deux secteurs en particulier sont mis en évidence pour leur potentiel récréo-touristique, correspondant globalement à la rive est du lac Pohénégamook et à la rive est du lac Témiscouata, en englobant le secteur des terres publiques connu sous le nom de « Seigneurie du lac Témiscouata ». Dans les deux cas, on retrouve à ces endroits une concentration de sites d'intérêt multiples qui offrent un potentiel très intéressant pour le développement de l'industrie récréo-touristique. La MRC souhaite donc que les intervenants du milieu saisissent l'occasion et mettent en place un éventail de produits, services, installations et équipements qui mettront en valeur tous les potentiels de ces deux secteurs.

Parallèlement à cela, la MRC reconnaît aux pôles de Pohénégamook et de Saint-Michel-du-Squatec un rôle particulier quant au développement récréo-touristique. Le développement du secteur du lac Pohénégamook et celui de la Seigneurie bénéficient à leur porte d'une panoplie de services auxiliaires. Désigner ces deux municipalités de cette façon contribuera à mieux répartir l'impact du développement de l'industrie touristique sur le territoire. Le Sentier Petit-Témis, déjà en bonne voie de consolider son produit récréo-touristique, la MRC considère qu'il est maintenant opportun de procéder au développement de nouveaux corridors récréo-touristiques comme ceux de Pohénégamook et Squatec.

3.5 Les liens entre les secteurs

Un territoire de l'étendue du Témiscouata, avec une population à densité très faible, requiert un réseau de transport efficace, bien ramifié et sécuritaire, permettant à tous d'avoir accès aux emplois et aux services concentrés de part et d'autre du territoire. De façon générale, le réseau routier de la MRC répond à ces critères. Compte tenu de la configuration du territoire, certains axes prennent plus d'importance. La Route 185 fait figure d'axe principal pour l'ensemble de la MRC, en deçà du rôle national qu'elle peut jouer. La Route 185 relie entre eux trois des quatre pôles de la MRC et connecte les voies de circulation menant aux parties est et ouest du territoire. Pour ces raisons, la MRC de Témiscouata espère que des mesures particulières pourront assurer le maintien de la fonctionnalité de cette infrastructure. Elle compte grandement sur la réalisation du plan stratégique d'investissement de la Route 185 proposé par le ministère des Transports du Québec.

D'autres routes jouent un rôle non moins négligeable dans l'organisation du transport routier : la Route 289 qui relie le secteur du Transcontinental à l'autoroute 20 et au Nouveau-Brunswick, la Route 232 qui relie Rivière-Bleue à Lac-des-Aigles en passant par Cabano, et la Route 295 qui relie Dégelis à Squatec. Ces routes forment l'armature du réseau routier régional et ne présentent pas de problème particulier d'aménagement, à l'exception des problématiques reliées à la sécurité publique. La MRC ne prend pas dans ce schéma des mesures particulières à leur égard mais reconnaît leur caractère essentiel. Elle veillera à ce que les interventions qui y sont faites respectent leur rôle de desserte régionale.

Au-delà du réseau routier, la MRC compte aussi sur d'autres modes de transport. Citons le lien ferroviaire national qui traverse le Transcontinental du nord au sud, en longeant en partie la Route 289; l'absence d'un service de transport des voyageurs auprès des collectivités locales de la MRC fait que les seules préoccupations régionales à l'égard de ce lien ont trait à la sécurité des riverains de la voie ferrée. L'ancienne emprise ferroviaire longeant en partie la Route 185 présente un tout autre portrait. Maintenant occupée par le Sentier Petit-Témis, cette emprise est à la circulation de loisirs ce que la route qu'elle longe est à la circulation routière : un axe d'importance et essentiel à l'organisation du territoire. Comme la route, le Sentier Petit-Témis réunit trois des quatre pôles du territoire et rejoint deux autres villes d'importance, en l'occurrence Rivière-du-Loup et Edmundston. Le sentier longe, sur une bonne

partie de sa longueur, le lac Témiscouata déjà reconnu comme secteur récréatif d'importance. La MRC a reconnu l'intérêt de ce sentier en lui donnant le statut de parc régional. Elle a pris les mesures nécessaires afin d'assurer la pérennité de son exploitation.

La MRC souhaite cependant que viennent se greffer de part et d'autre de cet équipement d'autres sentiers de même nature permettant d'intégrer les divers secteurs d'intérêt. À l'ouest, la MRC souhaite étudier la nature d'un lien à établir entre le Sentier Petit-Témis et le secteur du lac Pohénégamook. La Ville de Pohénégamook a déjà procédé à l'aménagement de sentiers cyclables en bordure du lac et la Société du parc linéaire Monk travaille à la réhabilitation de l'ancienne emprise ferroviaire « Monk ». Relier ces équipements au centre de la MRC au moyen d'un corridor récréatif devient dès lors une priorité régionale. Le même raisonnement s'applique dans le cas de la rive est du lac Témiscouata, où la MRC souhaite voir s'implanter un autre corridor récréatif permettant d'atteindre Squatec. À terme, la MRC de Témiscouata serait reliée aux trois autres MRC de la sous-région du KRTB par l'intermédiaire de réseaux récréatifs. Il ne faut pas passer sous silence le Sentier National du Canada qui pourrait éventuellement jouer un rôle déterminant dans une optique d'intégration des pôles d'intérêts touristiques majeurs.

Malgré une situation financière difficile, le bateau-passeur entre Notre-Dame-du-Lac et Saint-Juste-du-Lac, géré par la corporation de La Traverse du Lac Témiscouata inc., poursuit ses activités estivales. Les représentants de la corporation tentent actuellement de développer des activités touristiques connexes leur permettant d'assurer l'autofinancement du service.

4.3 Les milieux urbanisés

La gestion des milieux urbanisés dans le Témiscouata doit s'appuyer sur un constat très simple : la croissance démographique entraînant l'urbanisation est tout simplement absente du territoire. Il n'y a pas de pression très forte pour le développement urbain dans la région. Cet état de fait entraîne deux conséquences : 1) les municipalités locales du territoire bénéficient dans la majorité des cas d'espaces suffisants dans les périmètres d'urbanisation existants pour accueillir les nouvelles constructions dans un futur prévisible; 2) un développement fait de façon aléatoire peut empêcher de rentabiliser les infrastructures municipales. Dans ce contexte, il est utile de se rappeler que des changements dans la composition des ménages entraîneront une baisse de leur taille moyenne. Malgré une baisse, ou au mieux le maintien de la population dans la MRC, le nombre de logements continuera quand même de croître. La construction résidentielle, même si elle est appelée à décroître, restera sûrement présente sur le territoire. La MRC souhaite prévoir des secteurs appelés à accueillir ces nouvelles constructions. Le développement harmonieux de nouveaux secteurs résidentiels, industriels ou commerciaux permettra de rentabiliser l'utilisation des périmètres urbains au profit des collectivités locales.

Plusieurs facteurs sont à considérer lors de l'urbanisation d'un nouveau quartier. Depuis des décennies, le développement urbain a eu tendance à se faire de façon anarchique. Des difficultés reliées à des contraintes d'origine naturelle, telles inondations, glissements de terrain; ou humaine, telles la pollution industrielle ou par le bruit, peuvent entraîner des problèmes sérieux. Ils peuvent être évités par une meilleure planification. Certains usages se révèlent dans la pratique parfaitement incompatibles, et les demandes des résidents pour un environnement de qualité peuvent rapidement empêcher toute croissance industrielle. Un contrôle plus réfléchi des usages urbains en fonction de divers facteurs comme la géographie, la topographie, l'écologie permet d'affecter à chaque usage une aire d'implantation sans risques de conflits d'utilisation.

Il apparaît important pour la MRC de Témiscouata de réfléchir à l'éparpillement, dans les secteurs agricoles et forestiers, d'une quantité de bâtiments non reliés à la pratique agricole. Avec les années, un tel phénomène peut conduire à une multiplication des conflits entre les usages. La MRC reconnaît qu'il existe une série d'usages de nature urbaine qui ne doivent s'implanter que dans les milieux déjà urbanisés ou voués à l'urbanisation. Il est à l'avantage de tous de s'assurer que les vocations propres à chaque territoire

soient bien définies, afin que le développement puisse s’y réaliser sans heurts. Une meilleure répartition des usages sur l’ensemble du territoire ne peut être que bénéfique, autant pour les municipalités, qui pourront rentabiliser plus facilement leurs infrastructures, que pour les individus et les entreprises, qui pourront s’implanter dans les milieux les plus propices. Pour ces raisons, la MRC de Témiscouata entend respecter les orientations suivantes pour ce qui est des milieux urbanisés :

- ❖ Concentrer les constructions non-relées à l’exploitation du milieu naturel dans les zones déjà urbanisées;
- ❖ Développer les secteurs où les coûts et impacts reliés à l’urbanisation et à la fourniture de services sont les moins élevés.

La MRC a reconnu, dans le schéma d’aménagement de 1989, que son territoire comportait quatre pôles d’attraction multifonctionnels, à savoir : Pohénégamook, Dégelis, Notre-Dame-du-Lac et Cabano. Au-delà de la simple reconnaissance de ce statut, le schéma de 1989 n’indiquait pas en quoi ces pôles se singularisaient sur le territoire, ni comment ce statut devait influencer sur les décisions d’aménagement ou d’implantation d’équipements. La MRC entend maintenant adopter une position pro-active dans ce domaine. Il est maintenant courant que la MRC soit appelée à se prononcer sur l’implantation d’un service gouvernemental ou sur la localisation d’un investissement privé important. Jusqu’à maintenant, de telles interventions se faisaient sur une base *ad hoc*, sans qu’il y ait nécessairement une vision globale de ces interventions sur la dynamique régionale. Il est dans l’intérêt de la collectivité que les investissements majeurs se réalisent là où ils peuvent le plus contribuer à l’atteinte des objectifs de développement régional.

La MRC souhaite raffermir les vocations propres à chacun de ces pôles en tentant d’y concentrer des types d’usages qui contribueront à l’émergence d’une masse critique susceptible de provoquer l’apparition de PME reliées aux secteurs d’activités déterminés. Ce ne serait pas nécessairement le cas si les activités d’un secteur donné étaient éparpillées à la grandeur du territoire. De plus, certains types d’usages ont des exigences particulières quant aux infrastructures municipales requises. Il est sensé de vouloir limiter les dépenses publiques en ciblant les endroits où les usages doivent être pratiqués, plutôt que de consacrer des sommes importantes à des équipements destinés à rester longtemps sous-

utilisés. Pour ces raisons, la MRC de Témiscouata détermine l'orientation suivante quant à la vocation de ces quatre pôles d'attraction :

❖ Développer les vocations propres à chaque pôle d'attraction; à savoir, le récréo-tourisme à Pohénégamook, les services gouvernementaux à Notre-Dame-du-Lac, et l'industrie à Cabano et Dégelis.

La MRC tient à souligner que cette orientation ne signifie en rien le déménagement d'équipements ou de services existants. Les réglementations locales appliqueront cette règle dans le cas d'un nouvel investissement.

4.4 Les milieux particuliers

Les deux champs d'intervention précédents définissent les orientations d'aménagement du territoire pour la plus grande partie du Témiscouata. Cependant, la MRC tient à se donner des orientations plus précises pour ce qui est de milieux qu'elle qualifie de « particuliers » : les secteurs présentant des caractéristiques naturelles, esthétiques, écologiques, culturelles ou historiques dignes d'être reconnus et protégés à l'échelle régionale, et les secteurs présentant des contraintes naturelles rendant l'occupation humaine dangereuse ou carrément impossible. Bien que ces deux catégories soient radicalement différentes quant à leur nature même ainsi qu'à leur impact sur l'occupation et le développement du territoire, la MRC de Témiscouata a choisi de les traiter ensemble. Leur étendue géographique restreinte de même que les mesures réglementaires qu'elles rendent nécessaires sont très semblables.

La MRC s'intéresse aux milieux présentant des particularités les rendant attractifs et dignes d'intérêt mais aussi sensibles aux interventions humaines. Dans le cas des milieux naturels, les atteintes à la qualité des milieux peuvent provoquer des pertes d'habitats ou des disparitions d'espèces, phénomènes contraires aux principes du développement durable que la MRC tient à mettre de l'avant. Les sites d'intérêt culturel et archéologique peuvent quant à eux être affectés d'une façon qui peut compromettre leur mise en valeur. Ces secteurs étant par définition uniques — l'histoire de la région ne pouvant bien entendu être mise en valeur qu'ici — il est dans l'intérêt de tous de préserver le patrimoine naturel qui a été préservé jusqu'à aujourd'hui, et dont la transmission

caractéristiques particulières. Les sites archéologiques sont à cet égard particulièrement fragiles. Il est entendu que l'ensemble des secteurs d'intérêt doivent être reconnus et protégés par le schéma d'aménagement régional et par les réglementations locales.

Certains paysages de la MRC sont protégés par l'intermédiaire de deux mesures :

1) la MRC reconnaît l'importance de la qualité de l'environnement visuel entourant les zones récréo-touristiques en contrôlant, dans des périmètres précis, les activités présentant un fort impact visuel, comme l'abattage d'arbres. Ces mesures de contrôle permettent d'éviter l'apparition, dans des secteurs de qualité visuelle, de grandes trouées inesthétiques. Toujours pour protéger la qualité des paysages témiscouatins, la MRC a développé des outils spécifiques pour contrôler l'affichage en bordure de corridors routiers importants offrant des paysages d'intérêt, dont la Route 185 et la Route 232.

La MRC tient aussi à protéger les infrastructures récréo-touristiques mises en place par des organismes du milieu, comme la piste cyclable du Sentier Petit-Témis reliant Rivière-du-Loup et Edmundston. L'implantation de cet équipement a suscité des frictions auprès de certains groupes; frictions liées essentiellement aux problèmes générés par la cohabitation à faible distance entre la piste et des usages principalement résidentiels. Ces difficultés ont depuis été résolues mais la MRC souhaite identifier dès maintenant les secteurs propices à accueillir d'autres infrastructures de même nature. La MRC veut dès maintenant protéger les corridors de même que les propriétaires situés à proximité des tronçons identifiés.

2) la MRC se préoccupe du développement des activités de nature récréo-touristique dans les terres relevant du domaine public. Sans pouvoir intervenir directement dans ces secteurs, la MRC entend s'assurer que les projets inscrits au plan régional de développement de la villégiature (PRDV) du Bas-Saint-Laurent contribuent à l'atteinte de ses objectifs de développement. La MRC suggère que la Seigneurie du Lac Témiscouata soit reconnue à titre de parc régional. Elle veut que l'ensemble de ses potentiels de plein-air, de chasse et de sites archéologiques soient développés, de manière à respecter les diverses vocations et clientèles le fréquentant, tout en profitant à l'ensemble de la collectivité témiscouataine.

6 Les milieux urbanisés

6.1 Les périmètres d'urbanisation

6.1.1 Problématique

La gestion de l'urbanisation et des périmètres qui en découlent pose un problème particulier dans le Témiscouata. Cet outil d'urbanisme a été créé à l'origine pour répondre aux besoins de régions connaissant une croissance rapide. Or, on n'a jamais constaté une telle croissance sur le territoire témiscouatain. Tel que l'ont démontré les statistiques présentées à la section 2, le Témiscouata connaît une décroissance lente mais continue de sa population depuis le début des années 60. Quelques exceptions à ce mouvement généralisé peuvent être identifiées : Dégelis connaît une croissance relativement régulière de sa population : Pohénégamook, Cabano et Notre-Dame-du-Lac ont une population relativement stable. À l'inverse, dans certaines municipalités, la chute de population est dramatique. La MRC n'est pas confrontée à des difficultés liées à la gestion de la croissance. C'est plutôt la situation inverse qui préoccupe les intervenants du milieu.

Le Bureau de la statistique du Québec prévoit une population autour de 20 500 habitants en 2006, en l'occurrence, une baisse de plus de 2000 habitants par rapport à 1996. Quoique ces prévisions de 1991 aient surestimé la décroissance réelle de la population du territoire, la prévision pour 1996 s'élevant à 22 494, il n'en demeure pas moins que la tendance de fond pour la quasi-totalité des MRC situées à l'est de la vallée de la Chaudière en est une de lente diminution de la population. Dans le cas particulier du Témiscouata, l'évolution démographique de certaines municipalités laisse poindre une décroissance possible du nombre de ménages. Cette décroissance constitue une première et est inquiétante pour la MRC. La chute du nombre de ménages entraîne l'abandon de certaines unités de logements, et ultérieurement la disparition du parc immobilier résidentiel.

Dans un tel contexte, la définition des périmètres d'urbanisation a pour avantage de préciser où se porteront les efforts collectifs en matière d'équipements et d'infrastructures, en utilisant le plus rationnellement possible les investissements publics et privés consacrés à l'urbanisation. Le périmètre d'urbanisation opère une distinction claire entre le milieu villageois, où les

constructions sont denses et les usages de nature « urbaine », et le milieu rural et forestier, plus ouvert, où le bâti est plus relâché et les usages plus extensifs. Il existe une incompatibilité plus ou moins forte entre les usages pratiqués dans ces deux environnements. Le périmètre permet aussi de mieux contrôler la prolifération d'usages divers sur l'ensemble du territoire, plus particulièrement le long des axes routiers d'importance. Ces prolongements en tentacules sont coûteux et finissent par devenir nuisibles à la fonction « transport » du réseau routier. L'énumération claire des usages permis à l'intérieur ou à l'extérieur des périmètres permet de mieux contrôler le phénomène *(voir grille de compatibilité, p. 9-167)*.

6.1.2 Objectifs

- ❖ Assurer la disponibilité d'espaces suffisants pour l'urbanisation dans toutes les municipalités du territoire;
- ❖ Favoriser un développement à faibles coûts, en relation avec les dépenses d'infrastructures.
- ❖ Favoriser un développement à faibles impacts sur les activités non-urbaines, sur l'environnement, sur les paysages protégés, etc.
- ❖ Assurer aux municipalités la possibilité de modifier les secteurs de périmètres urbains non constructibles.

6.1.3 Territoires touchés

Toutes les municipalités du territoire.

(voir cartes des périmètres d'urbanisation, pp. 6-66 à 6-113)

6.1.4 Méthode d'intervention

La MRC reconnaît que des problèmes reliés aux périmètres ont pu survenir dans certaines municipalités. Elle profite de l'opportunité offerte par l'adoption de la première version révisée du schéma d'aménagement pour corriger certaines anomalies apparues au fil des ans, tels les secteurs où les limites de la zone agricole permanente et celles des périmètres ne concordent pas exactement. Les périmètres de certaines municipalités doivent aussi être

8.1.5 Mise en œuvre

- ❖ Soutien politique aux réseaux scolaire et de santé pour favoriser l'amélioration des services éducatifs et de santé sur le territoire de la MRC;
- ❖ Application des prescriptions de la Loi relatives à l'élaboration du schéma de couverture de risques et du plan de gestion des matières résiduelles.

8.2 Organisation du transport terrestre

8.2.1 Mise en situation et problématique

Le réseau routier du Témiscouata comporte quatre axes principaux : trois partagent une orientation plus ou moins perpendiculaire aux monts Notre-Dame, à savoir les Routes 289, 185 et 295, de l'ouest vers l'est, tandis que la Route 232 est relativement parallèle à cette chaîne de montagnes. Ces quatre routes desservent 16 des 20 municipalités du territoire. Celles de Saint-Pierre-de-Lamy, Saint-Elzéar, Packington et Saint-Jean-de-la-Lande sont quant à elle reliées au réseau provincial par l'intermédiaire de routes collectrices.

La Route 185 occupe une place importante dans le réseau de transport régional en raison de sa position centrale sur le territoire. Elle relie aussi entre elles trois des quatre municipalités les plus peuplées de la MRC : Cabano, Notre-Dame-du-Lac et Dégelis. Elle constitue également le principal lien routier entre les provinces maritimes et le reste du Canada. Le volume de circulation est en constante augmentation, comme en témoigne le tableau suivant et sa représentation graphique à la page 8-147 :

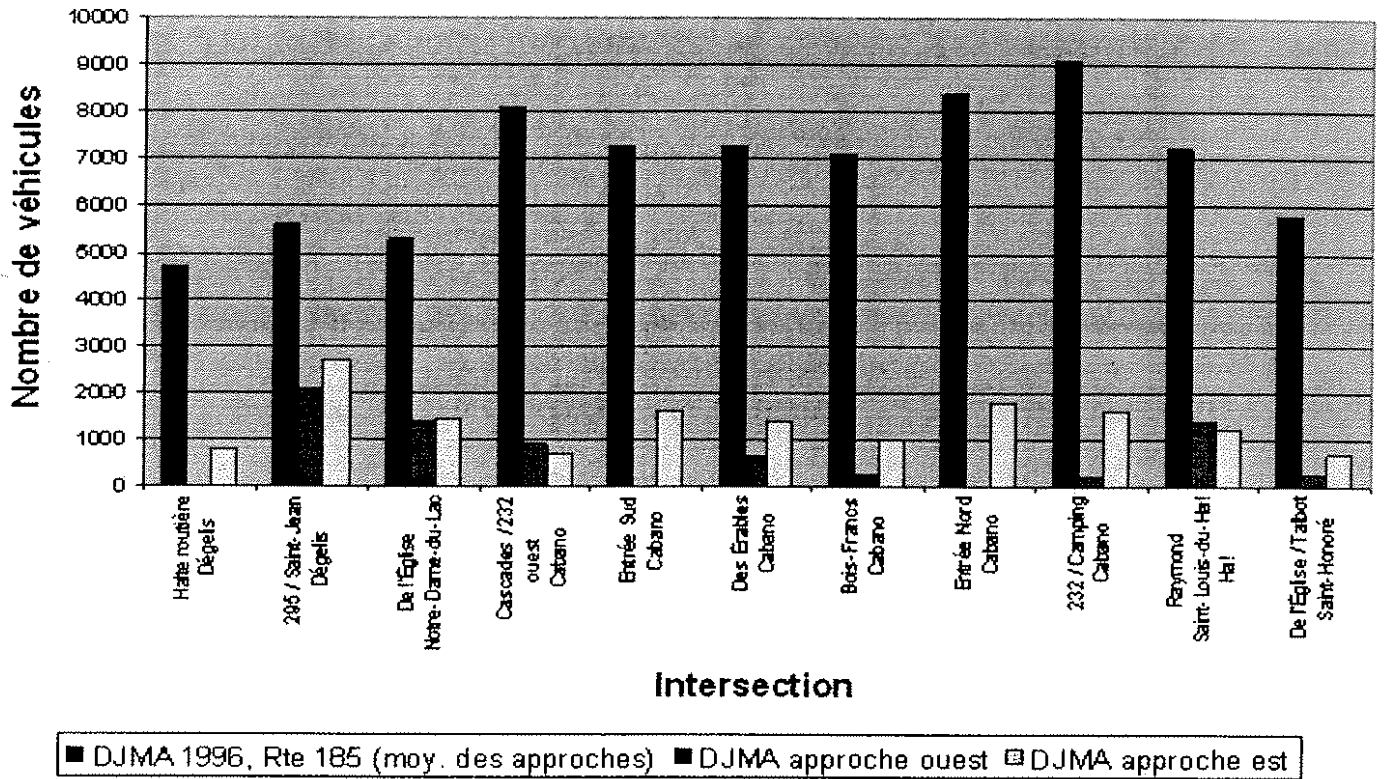
Municipalité	Intersection	DJMA 1996, Rte 185 (moy. des approches)	DJMA approche ouest	DJMA approche est
Dégelis	Halte routière	4700	-	775*
Dégelis	295 / Saint-Jean	5600	2100	2700
Notre-Dame-du-Lac	De l'Église	5300	1400	1450
Cabano	Cascades / 232 ouest	8100	900	700
Cabano	Entrée Sud	7300	-	1600
Cabano	Des Érables	7300	650	1400
Cabano	Bois-Francis	7100	225	1000
Cabano	Entrée Nord	8400	-	1800
Cabano	232 / Camping	9100	200	1600
Saint-Louis-du-Ha! Ha!	Raymond	7200	1400	1250
Saint-Honoré	De l'Église / Talbot	5800	225	700

* Variation saisonnière importante

Tableau 17 : Débits journaliers moyens annuels (DJMA) de circulation aux principaux croisements avec la Route 185

Source : Ministère des Transports du Québec

Débits journaliers moyens annuels de circulation aux principaux croisements avec la Route 185



La classification fonctionnelle du réseau routier développée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) reconnaît le rôle essentiel joué par la Route 185 en lui accordant le statut de route nationale. Les Routes 232, à partir de Cabano vers l'est, et 289 se voient attribuer le statut de routes régionales, alors que le tronçon ouest de la 232, de Rivière-Bleue jusqu'à Cabano, la 295 et la 296 sont considérées comme des routes collectrices. Un réseau de chemins ruraux relativement bien développé dessert la quasi-totalité du territoire, à l'exception de quelques secteurs inhabités, pour la plupart situés sur les terres du domaine public : l'est du territoire à la frontière du Nouveau-Brunswick, la seigneurie du lac Témiscouata, le nord-est du lac Pohénégamook et l'ouest de Saint-Athanase.

(voir carte du réseau routier, échelle 1 : 500 000, p. 8-149)

(voir carte du réseau routier, échelle 1 : 100 000, p. 12-5)

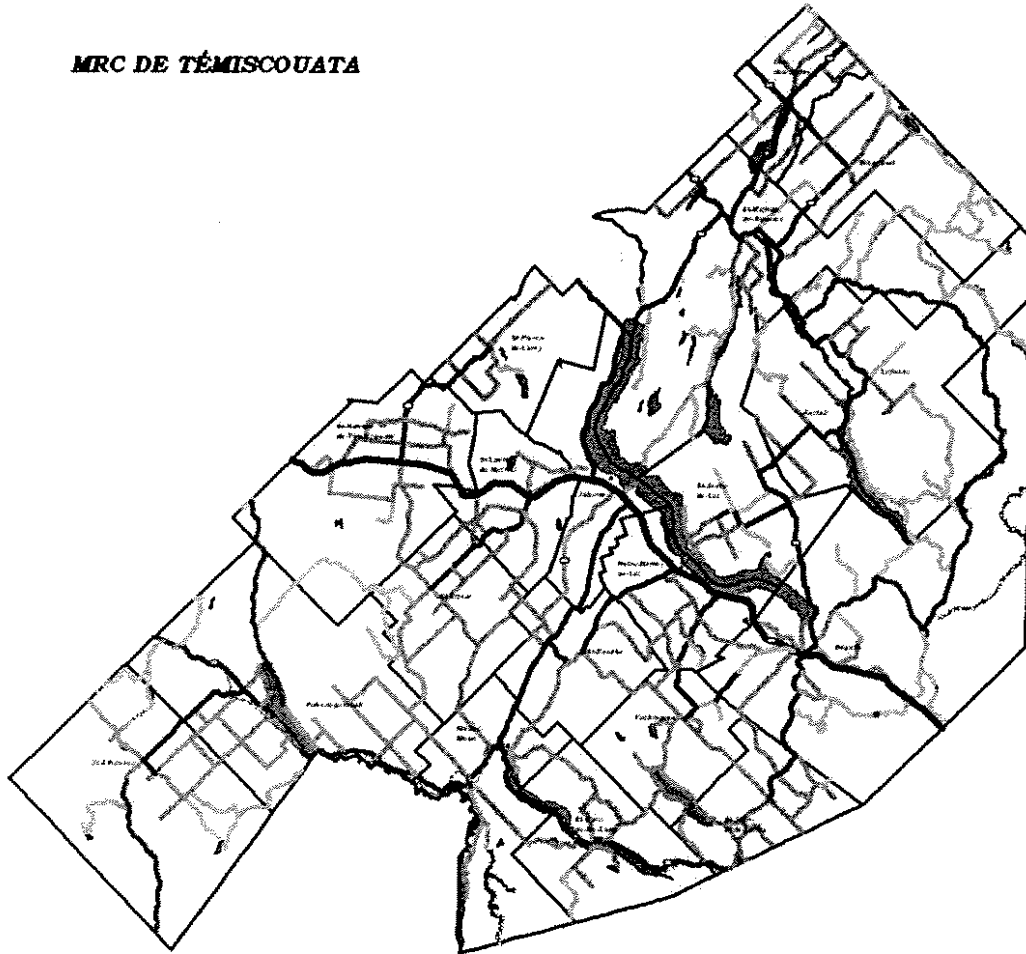
La classification du réseau routier a été effectuée afin de déterminer le niveau de service, d'entretien et d'investissements publics à affecter à chaque tronçon.

L'importance des impacts que peut générer le réseau de transport sur le développement d'une région n'est plus à démontrer. L'explosion démographique de Montréal après le dragage du chenal du Saint-Laurent au siècle dernier, ou la croissance très rapide des municipalités de la rive sud de Québec suite à l'ouverture du pont Pierre-Laporte ne sont que deux exemples des effets générés par des changements apportés aux systèmes de transport. Plus près du Témiscouata, le débat sur l'opportunité de construire ou non l'autoroute 20 entre Cacouna et Le Bic, en regard des conséquences potentiellement négatives sur les municipalités traversées par la Route 132, témoigne aussi de ce phénomène.

La MRC de Témiscouata reconnaît le caractère déterminant du développement des infrastructures de transport de son territoire. Comme région « ressource », le Témiscouata compte sur des moyens de transport efficaces pour expédier vers les marchés ses ressources naturelles et les produits finis et semi-finis qu'il produit. L'accessibilité de la région peut contribuer à la rendre attrayante aux visiteurs potentiels. La MRC de Témiscouata entend, par l'intermédiaire de ce schéma, porter une attention particulière à son réseau de transport afin qu'il contribue à l'atteinte des objectifs généraux d'aménagement et de développement déterminés par le milieu.

MRC DE TÉMISCOUATA

RÉSEAU ROUTIER



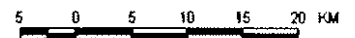
Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Route provinciale
- Route régionale
- Route locale
- Chemin de fer



1 : 500 000



MRC de Témiscouata
Service de l'aménagement 43-2501 E.L.

La planification d'un réseau de transport terrestre doit être basée sur une analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande en transport. L'identification des principaux générateurs de déplacements présents et futurs, que ce soit à l'origine (par ex. des secteurs résidentiels) ou à la destination (parcs industriels et secteurs commerciaux) permet d'identifier les principaux parcours de la population d'un territoire. L'identification de ces générateurs permet ainsi d'évaluer si les infrastructures et services présentement en place sont ou seront en mesure de répondre à la demande. Dans la négative, des études subséquentes seront réalisées pour déterminer la nature et l'emplacement des nouveaux services en transport à offrir : élargissement de routes, construction de nouveaux axes ou services de transport en commun. Le tout s'effectuant en considérant les contraintes financières, environnementales et physiques reliées aux projets, de même que les orientations que le milieu souhaite donner au développement du territoire.

Dans la MRC de Témiscouata, un tel processus se révèle assez simple. Il n'y a pas dans la MRC de sections du réseau routier présentant des problèmes de fluidité de circulation contraignant le développement des collectivités qui en dépendent. On ne retrouve pas non plus sur le territoire de secteurs où le développement se fait à un rythme susceptible de surcharger à courte ou moyenne échéance les infrastructures actuelles de transport. Celles-ci, constituées essentiellement des routes nationales, régionales et collectrices du MTQ répondent bien à l'ensemble des besoins de déplacement de la population, des industries et des commerces du territoire. Il est par contre possible d'identifier dans la MRC des secteurs où il serait souhaitable d'intervenir, pour éviter que la qualité générale de l'offre se dégrade, pour corriger des problèmes déjà localisés, ou pour corriger des déficiences en matière de sécurité.

Ces secteurs où se porte l'attention de la MRC sont situés le long de la Route 185. Cette route joue à la fois le rôle d'axe de circulation national, en tant que constituante de la Transcanadienne, régional par l'accès aux centres de services que sont Rivière-du-Loup et Edmundston, et local par les liens entre les cinq municipalités du centre de la MRC. Cette multiplicité de rôles amène inévitablement des conflits entre les diverses vocations de la route. Les caractéristiques d'une voie de circulation locale (vitesse peu élevée, grand nombre d'intersections et d'entrées charretières, nombreux virages à gauche) ne correspondent pas à la vocation d'une route de transit pour les déplacements de longue distance. Lors de la construction de cette route au début des années 70, le MTQ avait choisi de contourner tous les noyaux urbains situés le long de la route afin d'éviter les difficultés de cette nature. Trente ans plus tard, on

constate que le développement de certaines municipalités a fini par atteindre et même aller au-delà de ces voies de contournement.

Cette urbanisation un peu chaotique des abords de la 185 a maintenant commencé à générer des problèmes de sécurité, particulièrement aux abords des villes de Cabano, Notre-Dame-du-Lac et Dégelis. Les statistiques du MTQ relatives aux accidents routiers sur le réseau québécois démontrent que, malgré le fait qu'il ne se produit pas plus d'accidents en moyenne sur la 185 que sur d'autres routes comparables, les accidents qui s'y produisent sont plus graves et l'incidence de mortalités plus élevée. Certains facteurs contribuant à cet état de fait sont hors du contrôle de la MRC. C'est le cas de l'abandon du transport ferroviaire par les industries, l'augmentation conséquente du nombre de camions sur la route, de même que les facteurs climatiques qui contribuent à augmenter les risques d'accident en hiver. La façon dont se sont développées les abords de la 185 relève par contre directement de la responsabilité des municipalités locales et de la MRC. La présence de nombreux commerces et résidences le long de cette route contribue à augmenter de façon notable le nombre d'accidents. Les points de conflits se sont multipliés avec la circulation de transit : autobus scolaires et camions de collecte de matières résiduelles à l'arrêt, ou véhicules en attente d'un virage à gauche occupant la chaussée. La Route 185 occupe une place importante dans le réseau de transport régional. Reconnaisant cela, la MRC tient à prendre les mesures nécessaires pour maintenir le niveau de service présentement fourni.

Les autres axes routiers d'importance du territoire (les Routes 232, 289 et 295) ne présentent pas les mêmes problèmes que ceux que connaît la Route 185. La MRC tient toutefois à éviter qu'à long terme les mêmes conflits n'y surgissent. La MRC reconnaît l'importance de la Route 289 comme second lien entre l'autoroute 20, le Témiscouata et le Nouveau-Brunswick. Elle est particulièrement vulnérable compte tenu qu'elle traverse le très long périmètre urbain de Ville Pohénégamook. Il sera donc approprié d'appliquer aux tronçons urbains de cette route certaines des mesures mises en place pour préserver la sécurité des usagers de la 185. On peut encore remarquer sur le territoire quelques « points noirs » reliés à la sécurité du réseau, notamment la côte de Squatec située sur la Route 295.

8.2.2 Objectifs d'aménagement

- ❖ Augmenter la sécurité sur la Route 185;
- ❖ Maintenir la fonctionnalité des principaux axes routiers de la MRC;
- ❖ Protéger les axes de circulation « de loisir ».

8.2.3 Territoire touché

- ❖ Le corridor de la Route 185, sur toute sa longueur;
- ❖ Le corridor de la Route 289, à l'intérieur du périmètre urbain de Pohénégamook;
- ❖ Le corridor de la Route 232, de Rivière-Bleue à Lac-des-Aigles.

(voir carte du réseau routier, échelle 1 : 100 000, p. 12-5)

8.2.4 Méthode d'intervention

La MRC de Témiscouata entend mettre en place une série de mesures visant à maintenir le niveau de services offerts par les Routes 185, 289 et 232, particulièrement à l'intérieur des périmètres d'urbanisation traversés ou longés par ces voies de circulation. Par l'intermédiaire d'un contrôle plus serré des accès au réseau routier, et d'une sélection plus appropriée des usages autorisés en bordure des tronçons sensibles, la MRC estime que les objectifs visés seront atteints. Pour les tronçons des Routes 185, 289 et 232 situés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, et pour les lots contigus à ceux-ci, les mesures suivantes s'appliqueront :

- ❖ Les usages autorisés excluront, entre autres, les zones résidentielles à basse ou moyenne densité;
- ❖ Les autres usages seront autorisés dans la mesure où la façade et l'accès routier des bâtiments sont orientés vers une rue secondaire;
- ❖ Toute nouvelle construction située à l'angle d'une rue secondaire devra aménager son accès sur la rue secondaire;
- ❖ Toute nouvelle construction située sur un lot transversal devra aménager son entrée sur la rue secondaire;
- ❖ Les municipalités concernées devront favoriser le réaménagement des accès surdimensionnés, particulièrement dans les périmètres d'urbanisation.

La MRC considère que les mesures exposées dans la section relative aux milieux agricoles et forestiers faciliteront l'atteinte des objectifs poursuivis pour ce qui est des secteurs situés hors des périmètres d'urbanisation, le long de la 185. La MRC régira toutefois les accès à la route en exigeant que les nouveaux bâtiments construits selon les articles 101 et 103 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles partagent leur entrée avec le bâtiment ayant généré le droit.

8.2.5 Mise en œuvre

- ❖ Grille de compatibilité des usages spécifiques aux corridors touchés;
- ❖ Normes particulières relatives au lotissement, aux marges de recul et au droit d'accès au réseau routier;
- ❖ Critères d'évaluation des demandes d'autorisation d'usages non agricoles, de lotissement et d'aliénation dans les affectations « agricole » et « agroforestière ».

8.3 Les autres modes de transport

8.3.1 Problématique et mise en situation

Les infrastructures reliées aux autres modes de transports importants, aérien ou maritime, ne se retrouvent pas sur le territoire de la MRC de Témiscouata. On retrouve deux aéroports à proximité, l'aéroport de Rivière-du-Loup situé à Notre-Dame-du-Portage et l'aéroport d'Edmundston situé à Saint-Jacques au Nouveau-Brunswick, et dont la piste empiète sur le territoire de Ville Dégelis. On retrouve aussi à proximité de la MRC, un important port en eau profonde, aménagé à Cacouna et appelé Gros-Cacouna.

La MRC considère être adéquatement desservie en matière d'infrastructures de transport maritime et aérien par l'intermédiaire d'équipement existants hors territoire. Leur gestion relève du gouvernement fédéral. La MRC juge qu'elle n'a pas à s'immiscer dans les décisions de planification les concernant.