

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

12.2 Les problématiques spécifiques aux télécommunications

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Règ.
275-22

12.4 Les principaux défis et axes d'interventions

Transport

Nos défis :

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

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

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

Les axes d'interventions :

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

- Ajouter des dispositions normatives pour limiter les hauteurs de construction à proximité de l'aéroport ;
- Ajouter des dispositions administratives pour faire connaître la zone d'influence de l'aéroport.

Télécommunications

Nos défis :

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

Énergie

Nos défis :

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

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

Règ.
275-22

12.5 Les orientations

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

Règ.
275-22

12.6 Les règles de conformité

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

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