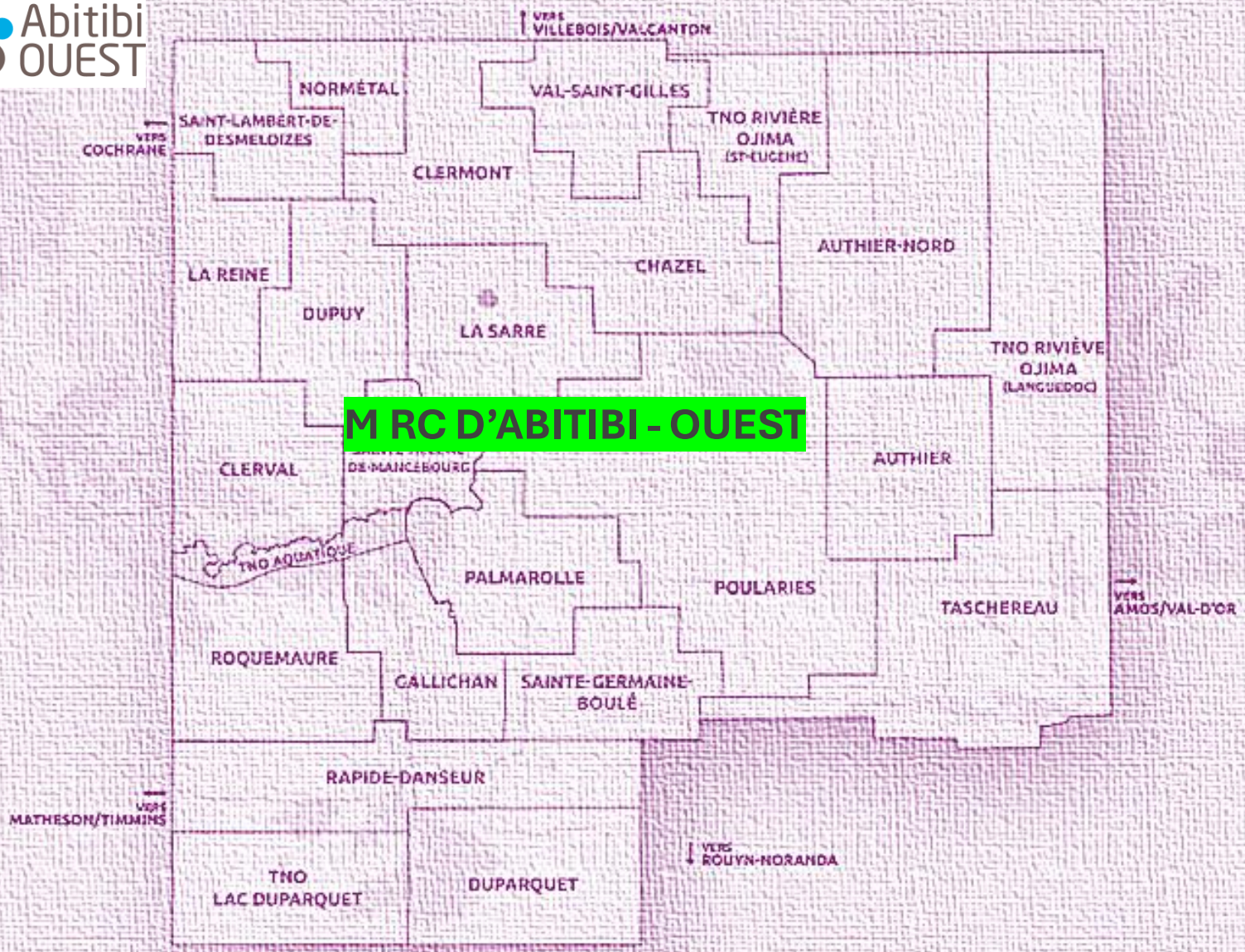




OGAT 4 : Consolidation des milieux de vie et planification des transports

Service de l'aménagement du territoire

Aout 2025

Table des matières

I. Les grandes orientations d'aménagement et de développement orientations et les objectifs gouvernementaux (OGAT)	4
1.1. L'OGAT 4: Mettre à profit les caractéristiques distinctives pour aménager des milieux de vie de qualité	4
II. Le diagnostic de l'habitation en Abitibi-Ouest : Un portrait des enjeux et des besoins	5
2.2. L'indicateur 2 : La part des nouvelles activités structurantes régionales localisées à l'intérieur des secteurs centraux du pôle principal d'équipements et de services.....	7
III. La planification et la structuration de l'urbanisation	7
IV. Les besoins en espaces pour le développement futur	9
V. Le potentiel d'accueil des différents milieux.....	Erreur ! Signet non défini.
VI. La Structuration de l'urbanisation (III et 3.1 de l'OGAT 5)	Erreur ! Signet non défini.
VII. Les infrastructures et les équipements	10
7.1. Les équipements de santé.....	11
7.2. Les défis et moyens d'action dans la santé et les services sociaux.....	12
7.3. Les équipements d'éducation, recherche et de la petite enfance	13
7.3.1. Établissements d'enseignement	13
7.3.2. Recherche et formation spécialisée	13
7.3.3. Développement de la petite enfance	14
7.4. Les défis et moyens d'action dans l'éducation, la recherche et de la petite enfance	14
7.5. Les équipements de culture, sport et loisir	15
7.5.1. Culture et arts	15
7.5.2. Installations sportives	15
7.5.3. Activités de plein air et de loisirs	15
7.6. Les défis et moyens d'action dans les équipements de culture, sport et loisir	15
7.7. Les services gouvernementaux et municipaux.....	16
7.7.1. Services gouvernementaux.....	16
7.7.2. Services municipaux et communautaires	17
7.8. Les défis et moyens d'action pour les services gouvernementaux et municipaux.....	17
7.9. Les télécommunications	18
7.10. Les défis et moyens d'action pour l'énergie et les télécommunications	19
7.11. Les matières résiduelles.....	20
7.11.1. La gestion des boues septiques	20
7.11.2. La valorisation des matières résiduelles.....	21
7.12. Les défis et moyens d'action dans la gestion des matières résiduelles	21

7.13.	Le parc et les zones industrielles	22
7.14.	Les défis et moyens d'action dans la gestion du parc et zones industrielles	22
VIII.	L'organisation du transport	23
8.1.	Le réseau supérieur.....	23
8.1.1.	Le débit de circulation sur le réseau supérieur.....	24
8.2.	Le réseau local.....	25
8.3.	Le réseau d'accès aux ressources, de camionnage et de chemins multiusage	26
8.4.	La fonctionnalité des équipements et des infrastructures de transport	27
8.4.1.	Le transport scolaire.....	27
8.4.2.	Le transport adapté	28
8.4.3.	Le taxi	29
8.4.4.	Le transport interurbain	29
8.4.5.	Le transport collectif rural.....	30
8.4.6.	Le réseau ferroviaire	30
8.4.7.	Les infrastructures de transport aérien.....	31
8.5.	Les réseaux récréatifs et utilitaires.....	31
8.5.1.	L'état des voies cyclables	31
8.5.2.	La motoneige et le quad.....	32
8.5.3.	La navigation de plaisance : un potentiel sous contrainte.....	33
8.5.4.	Indicateur régional	34
IX.	Le récapitulatif et le monitoring	34
9.1.	L'intégration des attentes.....	Erreur ! Signet non défini.
9.2.	La particularité de la MRC d'Abitibi-Ouest.....	34
9.2.1.	Objectif 4.1 : logement (attente 4.1.1)	34
9.2.2.	Objectif 4.2 : utilisation du sol et urbanisation (attentes 4.2.1 à 4.2.4)	35
9.2.3.	Objectif 4.3 : planification intégrée et transports (attentes 4.3.1 et 4.3.2)	35
9.3.	Les enjeux	35
9.3.1.	Objectif 4.1 - Planifier des milieux de vie assurant l'accès à des logements de qualité, accessibles et abordables pour l'ensemble des ménages.....	35
9.3.2.	Objectif 4.2 – Optimiser l'utilisation du sol et les investissements publics en orientant la croissance vers les milieux urbanisés	37
9.3.3.	Objectif 4.3 - Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports	38
9.4.	Le plan d'action	38
9.4.1.	Objectif 4.1 - Planifier des milieux de vie assurant l'accès à des logements de qualité, accessibles et abordables pour l'ensemble des ménages.....	38

9.4.2.	Objectif 4.2 – Optimiser l'utilisation du sol et les investissements publics en orientant la croissance vers les milieux urbanisés	39
9.4.3.	Objectif 4.3 - Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports	40
9.5.	Les couts approximatifs des infrastructures et équipements projetés.	41
9.5.1.	Objectif 4.1 - Planifier des milieux de vie assurant l'accès à des logements de qualité, accessibles et abordables pour l'ensemble des ménages.....	41
9.5.2.	Objectif 4.2 – Optimiser l'utilisation du sol et les investissements publics en orientant la croissance vers les milieux urbanisés	42
9.5.3.	Objectif 4.3 - Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports	43
9.6.	Les principaux acteurs susceptibles de contribuer à la réalisation de chaque objectif et les actions proposées 43	
9.6.1.	Objectif 4.1 - Planifier des milieux de vie assurant l'accès à des logements de qualité, accessibles et abordables pour l'ensemble des ménages.....	43
9.6.2.	Objectif 4.2 – Optimiser l'utilisation du sol et les investissements publics en orientant la croissance vers les milieux urbanisés	44
9.6.3.	Objectif 4.3 - Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports	45
9.7.	Les mécanismes et disposition de mise en œuvre applicable pour les municipalités	46
9.7.1.	Objectif 3.1 – Garantir la pérennité d'une base territoriale.....	46
9.7.2.	Objectif 4.2 – Optimiser l'utilisation du sol et les investissements publics en orientant la croissance vers les milieux urbanisés	47
9.7.3.	Objectif 4.3 – Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports	47

I. Les grandes orientations d'aménagement et de développement orientations et les objectifs gouvernementaux (OGAT)

Le présent document a pour but de fournir une base de connaissance commune des composantes qui traitent des orientations gouvernementales (OGAT) élaborées par la MRC d'Abitibi Ouest dans le Schéma d'aménagement et de développement de 3e génération conformément à la Loi A-19.1 sur l'aménagement et l'urbanisme, en vigueur le 1er janvier 2025.

Il comporte plusieurs volets qui énumèrent l'OGAT, les objectifs qui s'y rattachent, les actions qui seront mises en œuvre pour atteindre les attentes fixées par le gouvernement et les outils existants ou mis à jour qui s'y rattachent. Cette section présente les indicateurs stratégiques, régionaux et/ou facultatifs associés à chaque objectif, ainsi que leurs périodes de suivi, leurs cibles et leurs attentes par rapport à l'OGAT 4. Elle détaille également la partie du cadre de référence qui sera considérée, les parties prenantes en charge des actions de l'OGAT et l'expertise externe et interne qui sera mobilisée pour réaliser cet OGAT, afin de soutenir la MRC dans cet exercice.

Il est important de noter qu'une série de documents d'accompagnement, de fiches méthodologiques et de guides techniques sont disponibles sur le site Internet du gouvernement du Québec [Orientations gouvernementales en aménagement du territoire en vigueur \(OGAT\) | Gouvernement du Québec](#) pour soutenir les MRC dans l'intégration du contenu des orientations dans leurs documents de planification territoriale.

Ces documents d'accompagnement ont pour but de préciser le contenu des OGAT et de guider les MRC dans le choix des moyens à mettre en œuvre pour répondre aux différentes attentes, en plus d'encourager les pratiques personnalisées et novatrices propres à leur territoire.

Les fiches méthodologiques précisent les données requises et les méthodologies à utiliser pour le suivi des indicateurs stratégiques. Enfin, les guides techniques apportent des précisions et des explications complémentaires au contenu des OGAT.

Les documents étant régulièrement ajoutés au site web du gouvernement, le plan de travail sera mis à jour au fur et à mesure que de nouveaux documents seront soumis au cours des prochains mois.

1.1. L'OGAT 4 : Mettre à profit les caractéristiques distinctives pour aménager des milieux de vie de qualité

Intitulée « Mettre à profit les caractéristiques distinctives pour aménager des milieux de vie de qualité », cette OGAT est une stratégie fondamentale visant à façonner des communautés dynamiques et ancrées dans leur territoire. L'orientation 4 ne vise pas à encadrer le développement, mais à exploiter les atouts uniques du territoire, qu'ils soient naturels, artistiques ou historiques, pour créer des environnements de vie à la fois fonctionnels et identitaires. Elle s'articule autour de deux objectifs complémentaires. D'une part, il s'agit d'« aménager des milieux de vie complets présentant une

architecture de qualité », ce qui implique de concevoir des espaces où l'accès aux services, aux logements diversifiés et aux commodités est aisé, tout en garantissant que le bâti soit esthétique, durable et harmonieux avec son contexte. D'autre part, il est question de « préserver et mettre en valeur les composantes culturelles du territoire », car le patrimoine archéologique, historique et religieux de la MRC d'Abitibi-Ouest est un pilier de son identité. L'analyse de cette OGAT révèle une volonté de créer des milieux où le développement s'intègre au passé, favorisant ainsi une qualité de vie élevée tout en renforçant le sentiment d'appartenance et l'attractivité de la région.

II. Le diagnostic de l'habitation en Abitibi-Ouest : Un portrait des enjeux et des besoins

L'analyse des caractéristiques des ménages actuels et futurs de la MRC d'Abitibi-Ouest révèle des tendances démographiques qui exercent une pression significative sur le marché du logement. Le vieillissement de la population est d'abord un enjeu de taille. On observe une augmentation de la proportion de personnes âgées, souvent à faibles revenus, qui recherchent des logements adaptés à leur mobilité réduite ou à leurs besoins spécifiques, tout en souhaitant rester dans leur communauté. Parallèlement, le nombre de personnes seules et de familles monoparentales, dont les ressources financières sont limitées, est en hausse. Ces ménages ont un besoin criant de logements abordables et de petite taille. En plus de ces besoins internes, la MRC doit également anticiper l'arrivée de nouveaux ménages, notamment de travailleurs et de jeunes familles, attirés par les perspectives d'emploi dans des secteurs clés tels que l'industrie minières, forestière et l'agriculture. Ces nouveaux arrivants, qui cherchent à s'établir, contribuent à un resserrement de l'offre, rendant le marché immobilier encore plus compétitif et coûteux pour les résidents. La diversité des besoins de ces différents groupes de population rend la planification du logement particulièrement complexe pour la région.

Le parc de logements actuel de la MRC d'Abitibi-Ouest peine à répondre à cette diversité de besoins, créant ainsi un déséquilibre notable. La majorité des logements sont des maisons unifamiliales construites à une époque où les ménages étaient plus nombreux et plus stables. Ce type de logement, souvent vieillissant, ne correspond pas toujours aux attentes des ménages plus petits ou aux besoins d'accessibilité des personnes âgées. Le manque chronique de logements sociaux et abordables est encore plus préoccupant. Le taux d'inoccupation est extrêmement bas, ce qui laisse très peu d'options aux personnes à faible revenu et aux populations vulnérables. La rareté des logements locatifs, surtout à des prix raisonnables, oblige de nombreux ménages à consacrer une part disproportionnée de leur revenu à leur loyer, ce qui aggrave l'insécurité résidentielle. Les défis de la rénovation des logements existants pour améliorer leur qualité, leur efficacité énergétique et leur accessibilité s'ajoutent à la difficulté de construire de nouvelles unités. Cet état de fait souligne la nécessité d'une intervention proactive pour diversifier l'offre et garantir à tous un accès à des logements décents.

En définitive, un écart marqué existe entre les besoins des ménages et l'offre de logements dans la MRC d'Abitibi-Ouest. Cet écart se manifeste par une inadéquation du parc immobilier en termes de types de logements, d'accessibilité et de prix. Pour y remédier, la MRC souhaite mettre en œuvre une stratégie d'action en plusieurs volets. D'une part, il est impératif de stimuler le développement de logements abordables et sociaux, notamment par la construction de nouvelles unités et/ou la reconversion d'anciens bâtiments. Des solutions alternatives, telles que les coopératives d'habitation ou les petits immeubles à logements multiples, peuvent répondre aux nouvelles réalités démographiques. D'autre part, il est crucial d'investir dans le maintien et l'amélioration du parc existant par le biais de programmes d'aide à la rénovation ciblés permettant d'adapter les logements pour les personnes âgées ou d'améliorer leur performance énergétique. Enfin, la collaboration entre les municipalités, les organismes communautaires et les promoteurs privés est essentielle pour développer des solutions de logement innovantes et durables, qui permettront de soutenir le développement économique de la région tout en assurant une qualité de vie adéquate à l'ensemble de ses habitants.

2.1. L'indicateur 1 : La part des nouveaux logements localisés à l'intérieur des PU.

Au-delà de son engagement en faveur de la densification urbaine, la MRC d'Abitibi-Ouest se distingue par sa volonté d'intégrer les zones de villégiature et les zones agricoles à son projet de développement. Cet indicateur montre que la MRC cherche à concentrer la construction de nouveaux logements non seulement dans les périmètres urbains, mais aussi dans des zones de regroupement significatif, telles que les pourtours de lacs et de rivières. Cette approche vise à limiter l'étalement urbain, à répondre à la demande de résidences secondaires et à préserver la nature environnante.

L'analyse de la situation actuelle, qui montre que 54,17 % des nouvelles constructions ont lieu dans les périmètres urbains (PU), révèle déjà une concentration du développement. Cependant, en tant que MRC à vocation agricole, il est essentiel d'y inclure les nouvelles constructions. La nouvelle cible de 56 % pour les quatre prochaines années, bien qu'elle soit modeste, témoigne de la volonté de la MRC d'encadrer davantage la construction de nouveaux logements dans les zones de villégiature et agricoles, afin d'assurer un développement cohérent et durable, sans compromettre les terres arables et les espaces naturels.

Les objectifs progressifs sur 8 ans (58 %) et 12 ans (60 %) révèlent une vision stratégique à long terme qui tient compte des spécificités du territoire. La MRC ne cherche pas à opérer un changement radical, mais à assurer une évolution constante et contrôlée de son développement résidentiel. Pour atteindre ces objectifs, elle mettra en place des mesures incitatives et ajuster la réglementation afin d'encourager la construction non seulement dans les PU, mais aussi de manière compacte dans les zones de villégiature, tout en limitant l'empiètement sur les terres agricoles. En somme, cet indicateur reflète la volonté de promouvoir un développement plus compact, durable et économique, qui tient compte de la réalité unique du territoire de la MRC d'Abitibi-Ouest.

Périodes visées	Cibles définies par la MRC
	Nouveaux logements localisés à l'intérieur des PU
1 ^{re} période (horizon de 4 ans)	56 %
2 ^e période (horizon de 8 ans)	58%
3 ^e période (horizon de 12 ans)	60 %

2.2. L'indicateur 2 : La part des nouvelles activités structurantes régionales localisées à l'intérieur des secteurs centraux du pôle principal d'équipements et de services.

III. La planification et la structuration de l'urbanisation

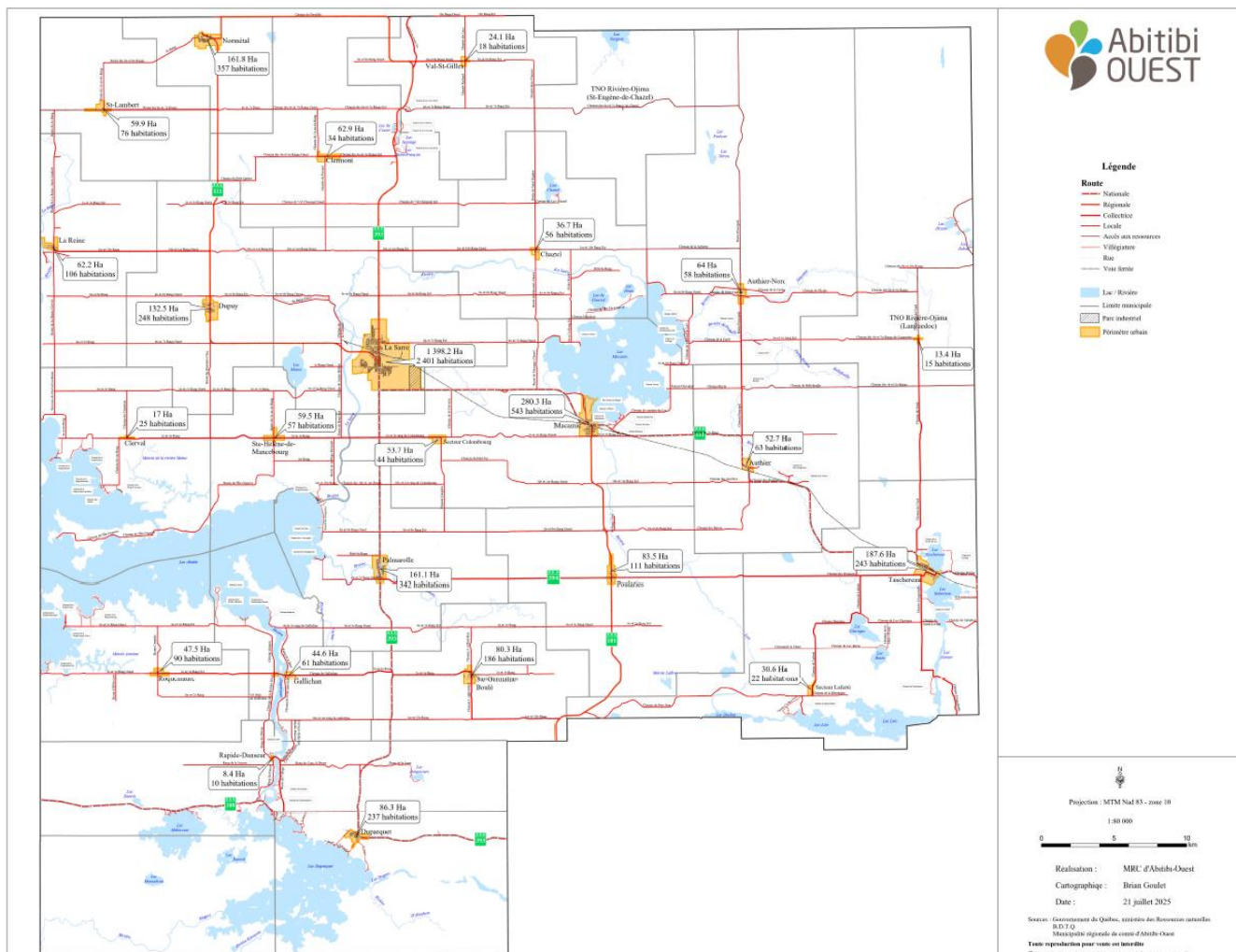
Le concept d'organisation spatiale repose sur une structuration du territoire en pôles d'habitation distincts, afin d'optimiser la croissance démographique et la prestation de services. Les zones à vocation résidentielle et urbaine seront principalement consolidées dans les municipalités de La Sarre, Macamic, Palmarolle, Dupuy, Normetal, Duparquet et Taschereau, qui comptent déjà plus de 200 habitants. Cette approche vise à renforcer les **noyaux** urbains d'envergures, qui disposent déjà des infrastructures de base (réseaux d'eau, d'égouts et d'électricité). La densification résidentielle sera encouragée dans ces municipalités afin de limiter l'étalement urbain, de favoriser les économies d'échelle dans les services publics et de créer des milieux de vie dynamiques. Les efforts de développement se concentreront sur la création de logements adaptés aux besoins diversifiés de la population, comme des habitations pour les personnes âgées, des logements sociaux et des habitations unifamiliales compactes pour les jeunes familles.

La structure régionale de l'économie est quant à elle organisée autour de pôles industriels, commerciaux et de services clairement identifiés. Les principaux secteurs industriels sont concentrés à La Sarre, à Macamic, et à Palmarolle en raison de leurs infrastructures existantes et de leur accessibilité aux grands axes routiers. Ces municipalités serviront de base pour **concrétiser les attentes 6.1.1 et 6.1.3**, qui visent à développer des secteurs industriels spécialisés, comme la transformation du bois et l'agroalimentaire. Les zones industrielles de ces pôles seront modernisées afin d'attirer de nouvelles entreprises et de soutenir celles déjà présentes. De même, la structure

régionale des activités commerciales et de services sera principalement centralisée autour de La Sarre, Macamic et de Duparquet. Ces municipalités abriteront les principaux centres commerciaux, les services professionnels et les principaux lieux de travail de la MRC, créant ainsi des bassins d'emplois régionaux qui desserviront l'ensemble du territoire et limiteront les déplacements en dehors de la MRC.

La désignation de La Sarre comme pôle principal d'équipements et de services est au cœur de ce concept d'organisation spatiale. La Sarre, la plus grande ville de la MRC, concentre déjà une masse critique d'infrastructures et de services essentiels, comme des institutions de santé, des établissements d'enseignement supérieur, des services gouvernementaux, ainsi que des équipements culturels et sportifs de grande envergure. Le renforcement de ce pôle permettra d'offrir à l'ensemble des habitants de la MRC un accès centralisé et de qualité à des services diversifiés. Cette centralisation stratégique vise à maximiser l'efficacité des investissements publics, à éviter la duplication d'infrastructures coûteuses et à créer un centre urbain attractif et résilient. Les autres municipalités de la MRC continueront de jouer un rôle de pôles de services de proximité pour leurs populations, mais l'essentiel de la stratégie de développement régional s'articulera autour de ce pôle principal, assurant ainsi la cohérence et la viabilité à long terme de l'ensemble du territoire.

Carte...Concept d'organisation spatiale



IV. Les besoins en espaces pour le développement futur

L'avenir de la MRC d'Abitibi-Ouest pour les 20 prochaines années exige une planification spatiale stratégique. S'appuyant sur des données fiables pour répondre aux besoins résidentiels, commerciaux, urbains et industriels, et tenant compte des diagnostics d'habitation qui révèlent un vieillissement de la population et une augmentation des ménages de petite taille, il est essentiel de prévoir des espaces qui favoriseront la densification des noyaux urbains existants plutôt que l'étalement urbain. Les pôles de La Sarre, Macamic et Duparquet sont désignés comme les zones principales où concentrer le développement résidentiel. Cela permettra de répondre à la demande croissante de logements abordables et adaptés, comme les immeubles multilogements, les logements pour personnes âgées et les coopératives d'habitation. Cette approche garantit une utilisation plus efficace des infrastructures existantes, ce qui permet de réduire les coûts pour les contribuables, tout en créant des milieux de vie plus dynamiques et accessibles à pied. De plus, cette

approche préserve les grands espaces ruraux et agricoles, qui sont essentiels au caractère et à l'économie de la MRC.

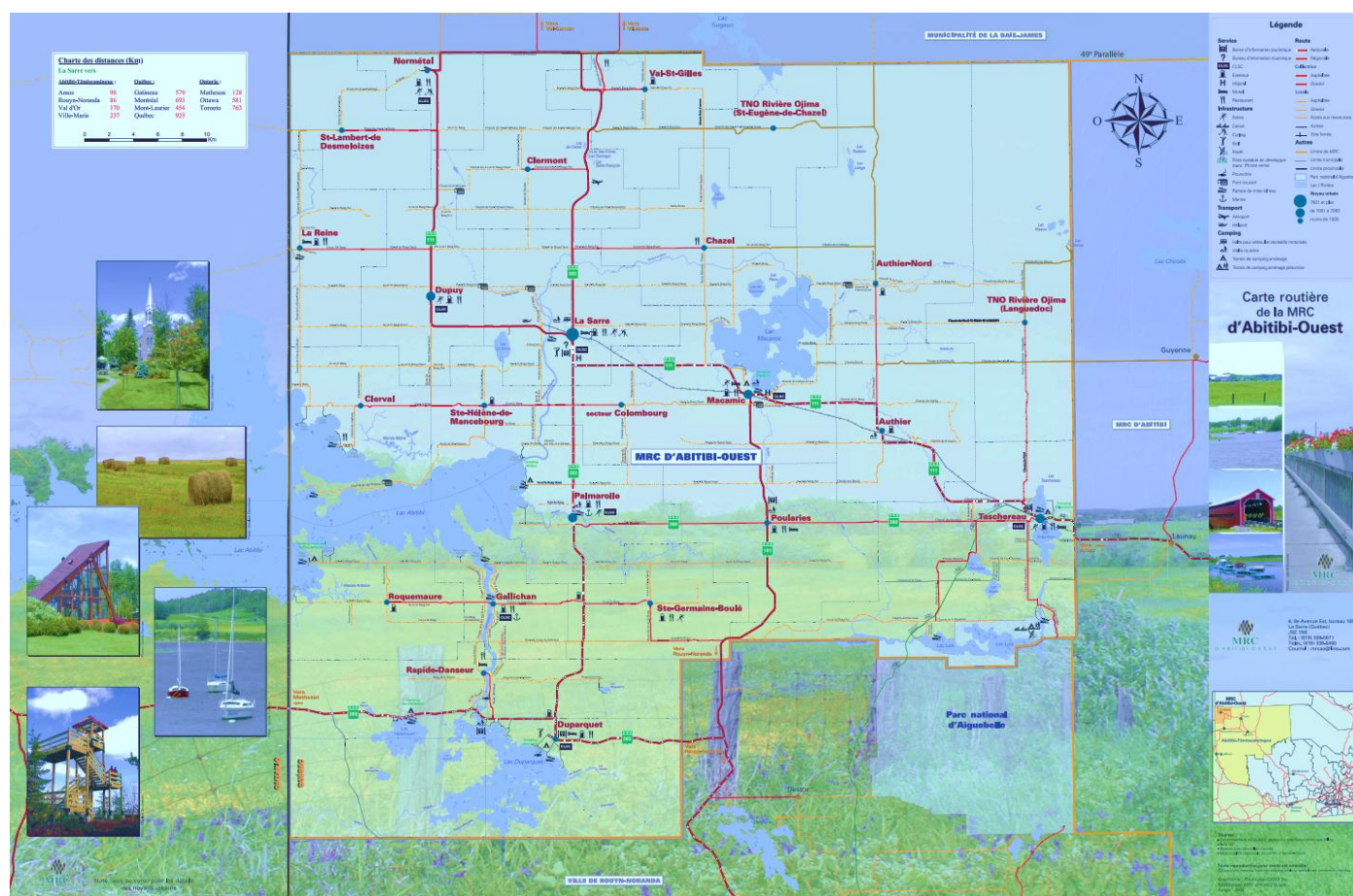
En ce qui concerne les équipements et services, la MRC se conforme aux planifications des ministères et organismes gouvernementaux afin d'anticiper les besoins en espaces pour les 20 prochaines années. Le diagnostic des besoins à combler révèle une diminution du nombre d'activités de proximité dans plusieurs petites municipalités, ce qui justifie une centralisation plus marquée des services. Le pôle principal de La Sarre sera donc renforcé pour accueillir des équipements de grande envergure dans les domaines de la santé, de l'éducation, du sport et de la culture. Il faudra notamment prévoir des terrains pour l'agrandissement potentiel des établissements de santé, ainsi que des espaces pour des complexes sportifs modernes ou des centres culturels qui desserviront l'ensemble de la population de la MRC. Les pôles secondaires de Macamic et de Dupuy devront quant à eux maintenir et améliorer leurs services de proximité essentiels (écoles primaires, cliniques locales), afin d'éviter que leurs habitants n'aient à se déplacer inutilement. Cette concentration stratégique des services garantit une meilleure accessibilité et une qualité de services optimales pour l'ensemble du territoire.

Pour les fonctions commerciales et industrielles, la planification spatiale vise à identifier les secteurs les plus propices au développement économique. Conformément à la structure régionale des activités, des zones industrielles spécialisées seront délimitées à La Sarre et à Macamic, en tenant compte de leur accessibilité et de leurs infrastructures existantes. Ces espaces seront dédiés à l'accueil d'entreprises actives dans des secteurs clés, comme la transformation du bois et l'agroalimentaire. Pour les activités commerciales et de services, il est essentiel de prévoir des zones de développement en périphérie des centres-villes des principaux pôles. Cette démarche permettra de consolider les lieux d'emploi, de dynamiser les économies locales et de réduire les déplacements des travailleurs. En évaluant les besoins futurs, la MRC veille à ce que les espaces réservés soient suffisamment vastes pour répondre aux demandes du marché pour les 20 prochaines années. Cette approche proactive en matière de planification économique et territoriale est essentielle pour soutenir la vitalité de la MRC, attirer de nouveaux investissements et répondre aux attentes des ministères en matière de développement régional.

V. Les infrastructures et les équipements

La MRC d'Abitibi-Ouest dispose d'un ensemble diversifié d'infrastructures et d'équipements utiles à la qualité de vie et au développement économique de ses communautés. Elle comprend notamment des réseaux routiers facilitant les déplacements locaux et régionaux, des installations municipales telles que des hôtels de ville et des centres communautaires, ainsi que des infrastructures de services publics gouvernementaux et municipaux, les systèmes d'assainissement et les réseaux électriques et de télécommunications. Elle compte également diverses infrastructures sociales et récréatives, telles que des écoles, des centres de santé locaux et des installations sportives, qui contribuent au bien-être de la population et au dynamisme du territoire.

Carte...Infrastructure et équipement d'Abitibi-Ouest



5.1. Les équipements de santé

La Sarre, principale agglomération, dispose d'une structure de services de santé diversifiée et bien répartie pour répondre aux besoins de la population. Ce réseau est composé de plusieurs types d'établissements et de services qui garantissent une prise en charge complète, des soins d'urgence aux soins de longue durée en passant par le soutien communautaire.

Au cœur de ce dispositif se trouve le centre hospitalier de La Sarre. Cet établissement assure les soins de courte durée et joue un rôle pivot pour les urgences médicales et les traitements nécessitant une hospitalisation brève. Il joue un rôle essentiel dans l'accès aux diagnostics et aux premiers soins spécialisés dans la MRC.

Pour les soins de longue durée et l'hébergement des personnes âgées, la MRC dispose de trois centres d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD) situés à La Sarre, Macamic et Palmarolle. Ces CHSLD proposent un environnement de vie adapté et des soins continus aux personnes en perte d'autonomie. Il est à noter qu'un projet de rénovation majeure est actuellement envisagé pour le CHSLD de Macamic, témoignant de la volonté d'améliorer et de moderniser ces infrastructures essentielles. Des ressources intermédiaires d'hébergement et de soins sont également disponibles

pour les adultes en perte d'autonomie, notamment le Pavillon Royal Roussillon à Macamic (12 places) et une installation à Sainte-Germaine-Boulé (8 places), offrant des niveaux de soutien adaptés.

La première ligne de services est solidement ancrée autour du centre local de services communautaires (CLSC) de La Sarre. Ce CLSC ne se limite pas à un seul point physique ; il s'appuie en effet sur neuf points de services répartis dans différents secteurs de la MRC, assurant ainsi une proximité et une accessibilité accrues aux soins de base (consultations infirmières, services sociaux, prévention, etc.) pour l'ensemble du territoire. Les installations du groupe de médecine de famille (GMF) de La Sarre viennent renforcer cette offre de soins de première ligne en facilitant l'accès aux médecins de famille pour un suivi médical régulier.

En ce qui concerne les services d'urgence et les soins spécialisés, un poste d'ambulances à La Sarre garantit une réponse préhospitalière rapide. La région dispose également d'un centre de réadaptation pour les personnes en situation de déficience intellectuelle à La Sarre, ainsi que de la ressource d'assistance continue Le Giron de La Sarre qui propose 12 chambres spécifiquement destinées à ces personnes, leur offrant un cadre de vie et un soutien adapté à leurs besoins.

Enfin, le paysage de la santé est complété par diverses résidences pour personnes âgées réparties dans plusieurs municipalités (A compléter ici : citer les municipalités et les noms des résidences le cas échéant), offrant des options d'hébergement et de services aux aînés. D'autres établissements (A compléter ici : citer les municipalités et les noms des résidences le cas échéant), de la MRC proposent par ailleurs des services variés fournis par différentes organisations de santé et de services sociaux, contribuant ainsi à un réseau intégré et diversifié pour les résidents.

Carte...Infrastructure de santé

5.2. Les défis et moyens d'action dans la santé et les services sociaux

À l'instar de nombreuses régions d'Abitibi-Témiscamingue, la MRC d'Abitibi-Ouest fait face à des enjeux significatifs concernant ses équipements et services de santé. Le défi majeur est souvent la pénurie et la rétention de personnel qualifié (médecins, infirmières, spécialistes), ce qui entraîne des difficultés d'accès aux soins, des délais d'attente prolongés et une surcharge de travail pour le personnel en place. S'y ajoute la question de l'accessibilité à certains services spécialisés, comme l'IRM, qui est centralisée à Amos, ce qui oblige les patients à se déplacer. L'obsolescence de certaines infrastructures comme le CHSLD de Macamic, actuellement en réfection et la nécessité d'investir dans des équipements modernes posent également des défis financiers et logistiques.

Pour améliorer la qualité des services, plusieurs pistes de solutions à moyen terme peuvent être envisagées. Premièrement, il est crucial de mettre en place des stratégies de recrutement et de rétention innovantes, incluant des incitations financières, des conditions de travail attractives et des opportunités de développement professionnel. Deuxièmement, le déploiement accru de la télémédecine permettra de pallier le manque de spécialistes et de réduire les déplacements des

patients pour des consultations ou des suivis. Tertio, le renforcement des services de première ligne, notamment via les CLSC et les GMF, en augmentant leur capacité et leur autonomie, permettra de désengorger les urgences hospitalières et d'offrir des soins plus intégrés et de proximité. Enfin, des investissements ciblés dans la modernisation des infrastructures et l'acquisition d'équipements de pointe, combinés à une meilleure coordination entre les différents niveaux de soins (hôpitaux, CLSC, CHSLD, ressources intermédiaires), sont essentiels pour garantir une offre de soins de qualité adaptée aux besoins spécifiques de la population de la MRC d'Abitibi-Ouest. À court terme, la MRC d'Abitibi-Ouest souhaite former au moins 20 % de sa population chaque année aux premiers soins. Cette initiative vise à répondre aux besoins urgents des municipalités en matière de santé, en attendant que ces personnes puissent être prises en charge par les centres de santé.

5.3. Les équipements d'éducation, recherche et de la petite enfance

La MRC d'Abitibi-Ouest peut se vanter d'avoir un réseau solide et diversifié d'installations dédiées à l'éducation, à la recherche et au développement de la petite enfance, qui s'adressent à tous les groupes d'âge et à tous les besoins d'apprentissage spécifiques.

5.3.1. Établissements d'enseignement

Le paysage éducatif est complet et propose des options allant de l'école primaire à l'enseignement postsecondaire, en passant par l'éducation des adultes. La Cité étudiante Polyno, située à La Sarre, joue un rôle central en intégrant une école secondaire ainsi que des installations pour l'enseignement collégial et universitaire. Ce modèle favorise la continuité des parcours d'apprentissage au sein de la communauté. Au-delà de La Sarre, l'enseignement secondaire est également accessible grâce à des écoles spécialisées à Macamic, Palmarolle et Normétal, garantissant ainsi un accès local à l'enseignement secondaire pour les élèves de toute la MRC. Les adultes qui souhaitent poursuivre leurs études ou acquérir de nouvelles compétences peuvent quant à eux se tourner vers le centre de formation générale pour adultes et le centre de formation professionnelle de La Sarre, qui offrent des opportunités d'apprentissage continue et le développement professionnel. Les établissements d'enseignements primaires sont répandus, avec deux écoles primaires à La Sarre et 13 autres dans les 13 autres municipalités des quatre secteurs de la MRC, garantissant ainsi aux jeunes enfants un accès local à l'enseignement fondamental.

5.3.2. Recherche et formation spécialisée

Au-delà de l'éducation traditionnelle, la MRC d'Abitibi-Ouest dispose également d'un centre de recherche et de formation spécialisée, notamment dans les domaines en lien à la gestion des ressources naturelles et à l'économie locale. La station d'enseignement et de recherche forestière du lac Duparquet constitue un atout qui contribue à l'avancement des sciences forestières et offre des possibilités d'apprentissage pratique et concrète. La présence du laboratoire des biomatériaux de l'UQAT à La Sarre témoigne de l'engagement de la région dans la recherche de pointe, notamment dans le domaine des matériaux durables. De plus, le centre de formation en transport, situé dans les locaux

du MTMDET à Macamic, répond à la volonté de la MRC de pallier au déficit de compétences professionnelles spécialisées, soutenant ainsi la main-d'œuvre locale et les industries régionales.

5.3.3. Développement de la petite enfance

La MRC d'Abitibi-Ouest accorde la priorité au développement de la petite enfance, comme en témoignent les nombreuses installations dédiées. La Sarre compte deux centres de la petite enfance (CPE) qui proposent des services de garde essentiels. De plus, Macamic et Sainte-Germaine-Boulé disposent chacun d'un CPE, ce qui élargit l'accès à des environnements d'apprentissage de qualité pour les jeunes enfants dans les différentes communautés de la MRC. Ces centres jouent un rôle essentiel en soutenant les familles et en favorisant le développement des enfants en âge préscolaire.

Carte...Infrastructure d'éducation, de recherche et de la petite enfance

5.4. Les défis et moyens d'action dans l'éducation, la recherche et de la petite enfance

Les établissements d'enseignement, de recherche et de la petite enfance, malgré leur diversité et leur importance, sont confrontés à un certain nombre de défis propres à la nature de services qu'ils proposent. Le principal est lié à la démographie et à la dispersion géographique de la population, car cette situation rend difficile le maintien d'un nombre suffisant d'inscriptions au primaire dans les petites municipalités, la consolidation des groupes au secondaire ou la viabilité des services de garde dans les régions moins densément peuplées. Il y a également la question de la rétention du corps professoral qualifiés (enseignants, éducateurs, chercheurs), qui préfèrent les grands centres urbains, affectant la continuité pédagogique et la qualité des programmes. Pour la recherche, l'accès au financement et le développement de collaborations avec les centres urbains restent des défis, malgré la présence d'installations clés telles que la station du lac Duparquet ou le laboratoire de biomatériaux de l'UQAT. Enfin, la modernisation des infrastructures pour s'adapter aux nouvelles technologies éducatives et aux normes de garde d'enfants est une préoccupation constante.

Pour améliorer la qualité des services et répondre à ces défis, Il est essentiel de mettre en place des politiques incitatives pour attirer et retenir les professionnels, comme des bourses d'études pour la région, des primes d'éloignement ou des programmes d'intégration facilitant l'installation des familles. Le développement de l'enseignement à distance et des technologies numériques permet de compenser la dispersion géographique en offrant des ressources éducatives et un accès à des formations spécialisées sans nécessiter de longs déplacements. Pour la petite enfance, un soutien accru aux services de garde d'enfants en milieu familial ou le développement de modèles de garderies satellites dans les petites communautés permettront d'améliorer l'accessibilité. Dans le domaine de la recherche, le renforcement des partenariats entre les institutions locales (Polytechnique, UQAT) et les universités des grands centres, ainsi que l'accès à des fonds de recherche dédiés aux problématiques régionales, permettraient de stimuler l'innovation. Enfin, un investissement continu

dans la rénovation et la modernisation des écoles et des crèches est essentiel pour offrir des environnements d'apprentissage stimulants et sûrs.

5.5. Les équipements de culture, sport et loisir

5.5.1. Culture et arts

Pour les amateurs d'art et de culture, la MRC compte plusieurs lieux importants. La salle de spectacle Desjardins, située dans la Cité étudiante Polyno à La Sarre, est une salle de premier plan qui accueille divers spectacles et événements. Le Centre d'exposition de La Sarre, également connu sous le nom de Centre d'art Rotary, est un espace dédié aux arts visuels qui met en valeur les talents locaux et régionaux. Deux salles de théâtre intimistes viennent compléter l'offre : Le Théâtre de poche de La Sarre et le charmant Théâtre de la vieille grange d'Authier. Enfin, les locaux de la Société d'histoire et du patrimoine de la région de La Sarre sont dédiés à la préservation et à la valorisation du riche patrimoine historique de la région.

5.5.2. Installations sportives

Les équipements sportifs, en particulier ceux adaptés aux saisons sont bien représentés. Les nombreux arénas, situés à Dupuy, La Sarre, Macamic, Normétal, Palmarolle, Sainte-Germaine-Boulé et Taschereau, constituent une infrastructure essentielle pour les sports de glace et les événements communautaires. Le Club de curling de La Sarre offre un espace dédié à ce sport d'hiver très populaire. Pour les sports d'équipe en plein air, des terrains de soccer sont disponibles à La Sarre, Macamic, Palmarolle et Taschereau, ainsi que divers autres terrains de sport, notamment pour le baseball, répartis dans les différentes municipalités. Pour les activités aquatiques, des piscines sont accessibles à La Sarre (dans la Cité étudiante Polyno) et à Macamic (au pavillon Royal Roussillon). Les amateurs de golf peuvent profiter des parcours de Duparquet et de La Sarre.

5.5.3. Activités de plein air et de loisirs

Tirant parti de son cadre naturel, la MRC offre également d'excellentes possibilités de loisirs de plein air. Le Chalet 4-Vents de La Sarre et son réseau de sentiers permettent de pratiquer la randonnée, la raquette et le ski de fond toute l'année. De même, le chalet du Club Skinoramik, situé à Sainte-Germaine-Boulé, donne accès à un vaste réseau de pistes de ski. Des chalets de motoneige sont également situés à Palmarolle et à Poularies, constituant ainsi des points névralgiques pour le vaste réseau de pistes de motoneige de la région. Le circuit d'accélération de motoneiges d'Abitibi-Ouest (CMAO) à La Sarre est une attraction unique pour les compétitions de motoneige.

Carte...Équipement de culture, sport et loisir

5.6. Les défis et moyens d'action dans les équipements de culture, sport et loisir

Malgré leur nombre et leur diversité, les équipements culturels, sportifs et de loisirs de la MRC d'Abitibi-Ouest font face à plusieurs défis. La dispersion géographique de la population sur le territoire rend l'accès équitable à l'ensemble des équipements difficile, notamment pour les habitants des

municipalités isolées. Le vieillissement de certaines infrastructures, comme les arénas ou les centres communautaires, bien qu'opérationnelles, limite leur fonctionnalité et leur capacité à attirer de nouveaux utilisateurs. Il est également difficile d'attirer et de retenir du personnel qualifié pour gérer, animer ou entretenir ces installations, ce qui affecte la programmation et la qualité des services. Enfin, l'insuffisance de moyens financiers limite souvent les ambitions de développement, de modernisation et de diversification des activités proposées, alors que l'intérêt pour une variété d'activités de loisirs est grandissant.

Pour améliorer la qualité des services et optimiser l'utilisation de ces infrastructures, plusieurs solutions sont envisageables. D'une part, une meilleure coordination et une mise en commun des ressources entre les municipalités de la MRC permet d'optimiser la programmation des événements et les transports, facilitant ainsi l'accès aux installations les plus spécialisées, comme l'auditorium ou le centre d'exposition. Deuxièmement, des investissements ciblés dans la modernisation et l'entretien des infrastructures les plus utilisées (patinoires, piscines) sont essentiels pour garantir leur sécurité et leur attractivité. Troisièmement, des programmes de formation et de volontariat soutenus peuvent aider à pallier le manque de personnel et à impliquer davantage la communauté dans la gestion de ces équipements. Enfin, diversifier l'offre de loisirs en intégrant de nouvelles tendances, telles que les activités de plein air quatre saisons et les événements culturels immersifs. La recherche de partenariats avec le secteur privé ou les organismes provinciaux (pour obtenir un financement supplémentaire) favorise la dynamisation de l'ensemble du réseau et de mieux répondre aux attentes variées des citoyens.

5.7. Les services gouvernementaux et municipaux

Une gamme complète de services gouvernementaux et municipaux essentiels à ses habitants et à son développement économique est proposée. Ces services sont répartis stratégiquement sur le territoire. La Sarre, qui sert de centre principal, concentre la plupart des fonctions administratives.

5.7.1. Services gouvernementaux

Plusieurs ministères et organismes provinciaux importants y ont des bureaux et des installations. À La Sarre se trouve notamment le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ), qui comprend la Financière agricole du Québec et fournit un soutien vital au secteur agricole. Le Centre communautaire juridique offre une aide juridique, tandis qu'Emploi et Solidarité sociale fournit une aide à l'emploi et des services sociaux. Le ministère de la Justice et le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles sont également présents localement. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) fournit des services liés aux permis de conduire et à l'immatriculation des véhicules. La Sûreté du Québec (SQ) dispose d'un détachement à La Sarre, qui assure la sécurité publique dans toute la MRC. Concernant les services fédéraux, Service Canada à La Sarre gère des programmes comme l'assurance-emploi. Si la plupart de ces services sont situés à La Sarre, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a ses bureaux à Macamic et la SÉPAQ (Parc national d'Aiguebelle) exploite son poste d'accueil à Taschereau, qui sert de porte d'entrée aux parcs naturels

de la région. De plus, des bureaux de poste sont bien situés à Duparquet, La Sarre, Macamic, Normétal, Palmarolle et Taschereau, ce qui facilite l'accès aux services postaux dans toute la MRC.

5.7.2. Services municipaux et communautaires

Outre la présence des administrations provinciales et fédérales, la MRC dispose d'infrastructures municipales et communautaires essentielles. Le parc industriel de La Sarre est un atout économique majeur qui soutient les entreprises locales et favorise l'emploi. Un bureau d'information touristique saisonnier situé à La Sarre accueille les visiteurs et promeut la région. Les services d'incendie sont fournis par les municipalités individuelles. Pour les interventions spécialisées, la Régie intermunicipale des incendies de Roussillon et la ville de La Sarre disposent chacune d'une unité de désincarcération, pour les interventions en cas d'accident. Le site des festivités de La Sarre (le parc équestre) est un lieu important pour les événements et les célébrations communautaires. Enfin, pour répondre aux besoins en matière de logement, environ 18 logements sociaux sont répartis dans 12 municipalités, offrant ainsi des options de logement accessibles aux résidents.

Carte... Services gouvernementaux et municipaux

5.8. Les défis et moyens d'action pour les services gouvernementaux et municipaux

Les équipements des services gouvernementaux et municipaux, qui sont essentiels à la vie quotidienne, sont confrontés à des enjeux spécifiques liés à la géographie et à la démographie de la région. Le principal défi est la dispersion des services sur l'ensemble du territoire pour satisfaire une population relativement éparpillée. Cette situation rend l'accès difficile pour les résidents des municipalités les plus éloignées de La Sarre et génère des coûts opérationnels élevés pour maintenir une présence locale. La rétention du personnel qualifié au sein de la fonction publique régionale est également un problème récurrent, qui affecte la continuité et la qualité du service. De plus, le financement limité pour la mise à niveau des infrastructures (bureaux vieillissants) et l'investissement dans des technologies modernes freine l'efficacité et l'adaptation des services aux besoins changeants des citoyens.

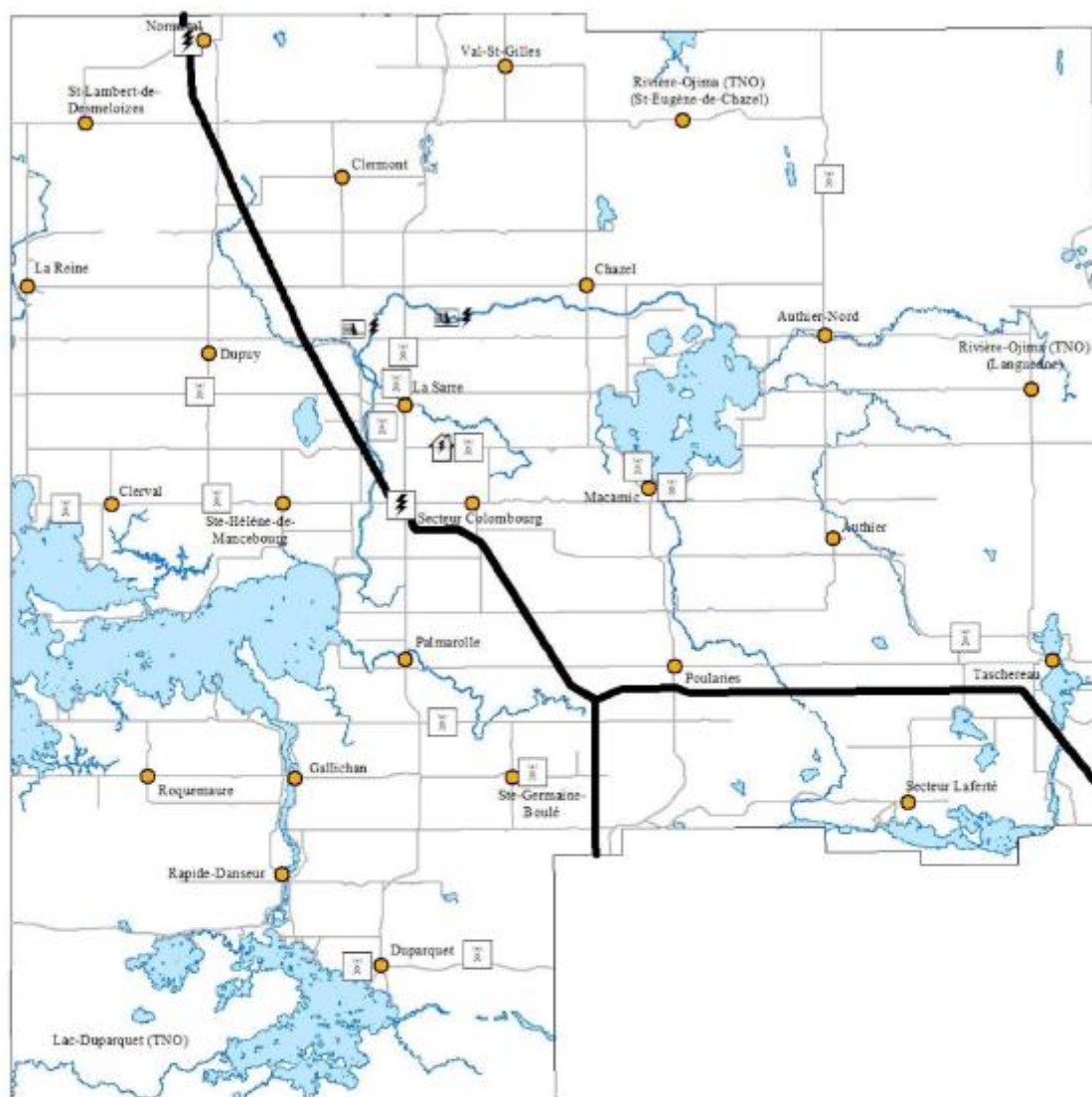
Pour renforcer la qualité et l'accessibilité de ces services, le développement et la généralisation des services numériques et en ligne (e-gouvernement) sont nécessaires pour permettre aux citoyens d'accéder aux informations et d'effectuer des démarches à distance, réduisant ainsi le besoin de déplacements physiques. Deuxièmement, une mutualisation accrue des ressources et des compétences entre les municipalités et les différents niveaux de gouvernement permet d'optimiser les coûts et d'améliorer l'efficacité des services proposés, par exemple en partageant du personnel spécialisé ou des plateformes technologiques. Troisièmement, il est indispensable de mettre en place des politiques d'attraction et de rétention du personnel adaptées aux réalités régionales, comme des incitations financières, des opportunités de formation continue et des efforts pour promouvoir la qualité de vie en Abitibi-Ouest. Enfin, l'amélioration des infrastructures de transport (routes, connexion Internet stable) est essentielle pour réduire l'isolement et faciliter l'accès aux points de service

restants, complétant ainsi que l'offre de services gouvernementaux et municipaux pour tous les résidents de la MRC d'Abitibi-Ouest.

5.9. Les télécommunications

En matière de télécommunications, la MRC d'Abitibi-Ouest dispose d'un réseau essentiel au développement de la vie moderne et des activités commerciales. Il comprend l'infrastructure et l'équipement de base nécessaires aux services Internet, qui assurent la connectivité des foyers, des entreprises et des institutions publiques. Il comprend également un réseau de couverture de la téléphonie cellulaire qui permet la communication mobile sur l'ensemble du territoire. Les récents déploiements de fibres optiques et de technologies sans fil avancées témoignent des efforts continus pour moderniser et étendre ces services de télécommunications, dans le but de combler la fracture numérique et de répondre aux besoins croissants de connectivité de la MRC.

Carte... Équipement de télécommunications



5.10. Les défis et moyens d'action pour l'énergie et les télécommunications

Les équipements d'énergie et de télécommunications de la MRC d'Abitibi-Ouest, bien qu'ayant récemment été améliorés, sont confrontés à des enjeux spécifiques. Le principal défi pour l'énergie est la vulnérabilité du réseau de transport et de distribution aux conditions météorologiques extrêmes (fortes chutes de neige, verglas, vents violents), ce qui provoque des pannes de courant prolongées

affectant directement les habitants et les entreprises. La maintenance d'un réseau étendu sur un vaste territoire ainsi que le raccordement de nouvelles initiatives de développement, telles que des projets industriels ou miniers, représentent également des défis logistiques et financiers. En ce qui concerne les télécommunications, si la couverture cellulaire et internet est disponible dans les grands centres urbains, l'enjeu majeur reste la qualité et la fiabilité de la connectivité dans les zones rurales et isolées. La fracture numérique persiste, limitant l'accès à une connexion Internet de qualité pour tous, ce qui a des répercussions sur l'éducation à distance, le télétravail, les services de santé en ligne et le développement économique local. Le coût élevé du déploiement de nouvelles infrastructures (fibre optique) dans des zones peu denses constitue un frein majeur.

Pour améliorer la qualité et la résilience de ces services essentiels, plusieurs pistes sont envisageables. Dans le domaine de l'énergie, il est bénéfique d'investir dans la modernisation et le renforcement du réseau grâce à des technologies plus résilientes face aux intempéries. On peut citer, par exemple, l'enfouissement partiel des lignes là où c'est possible, ou l'utilisation de technologies « smart grid » pour une détection et un rétablissement plus rapide des pannes. La diversification des sources d'énergie locales (petites centrales hydroélectriques, comme celles de La Sarre, ou potentiel solaire ou éolien) augmente également la résilience du réseau. Dans le domaine des télécommunications, le déploiement accéléré de la fibre optique et des nouvelles technologies sans fil (5G en zones urbaines, Starlink pour les zones très isolées) est impératif pour garantir un accès universel à Internet à haut débit. Des subventions gouvernementales ciblées sont nécessaires pour soutenir le déploiement dans les zones non rentables pour les opérateurs privés. De plus, la mise en place de programmes de formation et de soutien technique local permettrait aux citoyens et aux entreprises de mieux tirer parti de ces infrastructures. Une collaboration étroite entre Hydro-Québec, les fournisseurs de services de télécommunications, les municipalités et les acteurs communautaires est indispensable pour planifier et mettre en œuvre ces améliorations de manière concertée et efficace.

5.11. Les matières résiduelles

La MRC d'Abitibi-Ouest gère des infrastructures clés pour la gestion des déchets résidentiels et des matières organiques, assurant ainsi une élimination et une valorisation responsables. Ces installations jouent un rôle essentiel dans la protection de l'environnement et la récupération des ressources pour les municipalités.

5.11.1. La gestion des boues septiques

Le site dédié à l'élimination et à la valorisation des boues septiques se trouve à Palmarolle. Cette installation est essentielle pour le traitement et la gestion sécurisée des boues provenant des fosses septiques de la MRC. Son volet « valorisation » dénote que des processus sont en place pour transformer ces déchets en ressources utilisables, comme le compost ou l'énergie, ce qui permet de réduire l'impact sur l'environnement et de favoriser une approche d'économie circulaire pour les déchets organiques.

5.11.2. La valorisation des matières résiduelles

Stratégiquement situé dans le parc industriel de La Sarre, il est au cœur de la stratégie de gestion des déchets de la MRC. Ce centre multifonctionnel est au cœur de la gestion des déchets résidentiels. Il comprend notamment un centre de transfert des matières résiduelles qui sert de point de collecte où les différents types de déchets sont regroupés et préparés en vue de leur transport vers des installations de recyclage ou d'autres sites de traitement. Il dispose également d'un écocentre, un service public essentiel où les habitants peuvent se débarrasser de manière responsable d'un large éventail de déchets ménagers spécialisés ou dangereux qui ne sont pas collectés dans le cadre des programmes habituels de ramassage, comme les équipements électroniques, les peintures, les pneus ou les débris de construction. L'approche globale du CVMR témoigne de l'engagement de la MRC à réduire les déchets enfouis, à promouvoir le recyclage et à récupérer des ressources précieuses à partir de ces matières résiduelles.

Carte... Équipement et infrastructures de gestion des matières résiduelles

5.12. Les défis et moyens d'action dans la gestion des matières résiduelles

Les infrastructures et équipements de gestion des matières résiduelles sont confrontés à d'importants défis ayant un impact sur la qualité du service et la durabilité environnementale. L'un des principaux est la gestion des volumes croissants de déchets, accentuée par la dispersion géographique des municipalités, ce qui entraîne une hausse des coûts de collecte et de transport vers les centres de traitement, comme le CVMR de La Sarre. La sensibilisation et l'adhésion des citoyens aux bonnes pratiques de tri et de réduction à la source constituent également un enjeu, car la contamination des matières recyclables ou le dépôt inapproprié dans les écocentres peuvent réduire l'efficacité des filières de valorisation. Enfin, l'obsolescence potentielle de certains équipements et/ou la nécessité d'investir dans de nouvelles technologies de traitement pour les boues septiques ou les matières résiduelles plus complexes représente un défi financier considérable.

Pour améliorer la qualité et l'efficacité de la gestion des matières résiduelles, plusieurs pistes de solution peuvent être envisagées. Premièrement, il est essentiel de renforcer les campagnes de sensibilisation et d'éducation à destination de la population afin d'améliorer les taux de tri à la source et de promouvoir la réduction des déchets, en mettant l'accent sur les bénéfices environnementaux et économiques. Deuxièmement, la mutualisation des services de collecte et de transport entre les municipalités, ainsi que l'optimisation des tournées, permettront de réduire les coûts opérationnels engendrés par la dispersion géographique. Troisièmement, il convient d'investir dans des technologies innovantes pour la valorisation des boues septiques, comme la méthanisation. L'adoption de traitements des matières résiduelles, comme le compostage avancé ou l'incinération avec récupération d'énergie pour les résidus ultimes, permettrait de transformer davantage de déchets en ressources et de réduire l'enfouissement. Enfin, il est essentiel de rechercher des partenariats avec le secteur privé ou avec des programmes de financement provinciaux et fédéraux pour soutenir ces

investissements importants et garantir une gestion des matières résiduelles performante, durable et adaptée aux spécificités de la MRC d'Abitibi-Ouest.

5.13. Le parc et les zones industrielles

L'épine dorsale de l'économie est soutenue par le parc industriel et ses zones industrielles, qui sont intégrées de manière stratégique à tous les cadres de planification et de développement.

Le parc industriel principal et les principales zones industrielles de la MRC doivent être clairement délimités sur les plans d'urbanisme afin d'indiquer leur présence et leur importance stratégique pour le développement économique local. Ces zones sont destinées aux activités industrielles et fournissent l'infrastructure nécessaire à la fabrication, à la transformation, à la logistique et à d'autres opérations commerciales. Leur intégration dans les périmètres urbains témoigne d'une démarche concertée visant à regrouper les activités industrielles avec les services et les bassins d'emploi existants, optimisant ainsi l'efficacité et l'accessibilité.

La ville de La Sarre à l'attention de développer une nouvelle zone industrielle sur le lot 3 543 553. Cette parcelle est située le long de la 3e Avenue Est. Il est à noter que le site proposé se trouve actuellement en dehors du périmètre urbain établi, ce qui implique une potentielle expansion de l'empreinte industrielle de La Sarre dans une nouvelle zone. Cette initiative témoigne d'une approche proactive visant à répondre à la croissance industrielle future et à attirer de nouvelles entreprises dans la MRC d'Abitibi-Ouest.

5.14. Les défis et moyens d'action dans la gestion du parc et zones industrielles

Bien que fondamentaux pour l'économie, les parcs et zones industriels sont confrontés à de multiples enjeux. L'un des principaux défis est d'attirer et de retenir des entreprises, notamment dans un contexte de concurrence régionale et nationale. La localisation dans une région éloignée est perçue comme un frein par certaines entreprises, malgré les avantages locaux. De plus, il est nécessaire de moderniser les infrastructures existantes (routes, services publics, télécommunications) dans les parcs industriels plus anciens afin de répondre aux exigences des industries modernes, notamment en termes de connectivité et de capacité énergétique. L'accès à une main-d'œuvre qualifiée et sa rétention constituent également un enjeu constant, qui exige des efforts concertés avec les institutions éducatives et de formation. Enfin, la gestion environnementale des activités industrielles et l'intégration de nouvelles zones, comme celle projetée à La Sarre en dehors du périmètre d'urbanisation, nécessitent une planification rigoureuse afin de minimiser les impacts écologiques.

Pour réformer la qualité de service et le dynamisme de ces zones industrielles, plusieurs pistes de solution sont possibles. Primitivement, une promotion proactive et ciblée des avantages de la MRC (coût de l'énergie, qualité de vie, accès aux ressources naturelles) est nécessaire pour attirer de nouvelles entreprises, potentiellement via des incitatifs fiscaux ou des programmes d'aide à l'établissement. Ensuite, des investissements continus dans la modernisation des infrastructures existantes et la planification judicieuse des nouvelles zones industrielles sont cruciaux pour offrir des

sites prêts à l'emploi et adaptés aux besoins technologiques des entreprises (accès à la fibre optique à haute vitesse, capacité électrique suffisante). En outre, un partenariat renforcé entre les entreprises, les centres de formation professionnelle et l'UQAT permet de développer des programmes de formation sur mesure, assurant ainsi la disponibilité d'une main-d'œuvre locale qualifiée et contribuant à sa rétention. Enfin, l'intégration de pratiques de développement durable (parcs éco-industriels, gestion circulaire des ressources) dans la planification et la gestion des zones industrielles va non seulement attirer des entreprises socialement responsables, mais aussi générer des économies d'échelle et améliorer l'image de marque de la MRC.

VI. L'organisation du transport

Le réseau routier est organisé en plusieurs catégories afin de desservir la région. On distingue le réseau supérieur, qui relie les centres urbains, et le réseau local, qui permet les déplacements de proximité. S'y ajoutent des routes d'accès aux ressources, essentielles pour les secteurs forestier et minier, ainsi que des chemins multiusages. Certaines de ces routes sont vitales pour relier l'Abitibi-Ouest au Nord-du-Québec et à l'Ontario. Leur importance est déjà grande et elle est appelée à augmenter dans les années à venir pour soutenir le développement régional.

Carte... réseau routier

6.1. Le réseau supérieur

Le réseau routier supérieur, géré par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMDET), a pour vocation de desservir les principales concentrations de population, les équipements stratégiques et les territoires d'importance régionale. Il se compose de trois catégories : les routes nationales, qui relient les principales agglomérations entre elles ; les routes régionales, qui lient les agglomérations secondaires aux principales ; et les routes collectrices, qui relient les plus petites agglomérations aux centres plus importants. Aucune nouvelle route n'est prévue pour les 20 prochaines années sur ce réseau, à l'exception du projet de voie de contournement à La Sarre, qui reste envisagé à long terme.

Tableau 1. Routes sous la gestion du MTMDET

Nom	Catégorie	Description/ Localisation	Km
Route 111	Nationale	Entre La Sarre et le territoire de la MRC d'Abitibi	52,6
Route 393	Nationale	Entre La Sarre et Rouyn-Noranda En partie alternative à la route Transcanadienne (117)	42,5
Route 388	Nationale	Entre la route 393 et la province de l'Ontario Alternative à la route Transcanadienne (117)	22,5
Sous-total	Nationales		117,6
Route 101	Régionale	Entre Macamic et Rouyn-Noranda	25,0
Route 111	Régionale	Entre La Sarre et la région du Nord-du-Québec	38,6
Route 393	Régionale	Entre La Sarre et la région du Nord-du-Québec	26,2
Sous-total	Régionales		89,8
Route du Village	Collectrice	Entre Rapide-Danseur et la route 388	4,2
Chemin de Gallichan, 2^e-et-3^e Rang Est et rue Raymond Est	Collectrice	Entre Roquemaure et la route 393	16,3
Route 390	Collectrice	Entre Palmarolle et Taschereau	38,7

2^e-et-3^e Rang, route du 1^{er}-au-2^e-Rang et 1^{er}-et-10^e Rang	Collectrice	Entre les routes 393 et 101	14,9
Montée d'Aiguebelle et Chemin d'Aiguebelle	Collectrice	Entre Taschereau et le Parc national d'Aiguebelle	9,9
Chemin de Laferté	Collectrice	Entre le secteur Laferté (Taschereau) et la route 390	11,3
Chemin du Nord	Collectrice	Entre le secteur Languedoc (TNO de Rivière-Ojima) et la route 111	14,9
Chemin Principal	Collectrice	Entre Authier-Nord et la route 111	9,8
Chemin des 2^e-et-3^e Rang	Collectrice	Entre Clerval et la route 393	17,5
Chemin des 2^e-et-3^e Rang Est	Collectrice	Entre le secteur Colombourg (Macamic) et la route 393	4,3
Chemin des 1^{er}-et -10^e Rang	Collectrice	Entre La Reine et la route 111	11,1
Chemin des 1^{er}-et-10^e Rang Ouest	Collectrice	Entre Chazel et la route 393	10,8
Chemin des 8^e-et-9^e Rang Ouest	Collectrice	Entre Val-Saint-Gilles et la route 393	3,9
Montée des Gardes-Feu	Collectrice	Entre la route 393 et la région du Nord-du-Québec	3,9
Chemin des 4^e-et-5^e-Rang Est	Collectrice	Entre Clermont et la route 393	5,4
Rue Principale	Collectrice	Entre Normétal et la route 111	0,8
Route des 6^e-et-7^e-Rang	Collectrice	Entre St-Lambert et la route 111	7,9
Sous-total	Collectrices		185,6
TOTAL	3 catégories		393,0

Source : MTMDET. Pour 2011, carte du débit journalier moyen annuel, novembre 2011.

Note : sauf indication contraire, l'identification d'une municipalité est celle de son secteur urbain.

Afin d'améliorer la connectivité et de répondre aux besoins de tous les citoyens, la MRC s'appuie sur le diagnostic des enjeux de transport. Ce diagnostic prend en compte les besoins des jeunes, des personnes âgées, des familles et des personnes à mobilité réduite, et s'inscrit dans la continuité des planifications des MRC adjacentes. L'objectif est de déterminer la demande prévisible pour les divers modes de transport. Dans le pôle principal de La Sarre et dans les secteurs où le tissu urbain le permet, la planification prévoit l'intégration d'infrastructures de transport actif (pistes cyclables et sentiers piétonniers). L'accent sera mis sur le développement d'un réseau favorisant l'accès aux lieux d'intérêt, aux commerces et aux services. Ce réseau pourra s'intégrer ou se compléter aux sentiers récréatifs existants, offrant ainsi à la population des options de déplacement sécuritaires et écologiques.

6.1.1. Le débit de circulation sur le réseau supérieur

Le réseau routier se caractérise par un trafic relativement faible, les routes 111, 393 et 388 enregistrant les débits de circulation les plus importants. Ces axes sont essentiels, car ils traversent plusieurs zones urbaines et permettent d'accéder directement à de nombreuses habitations. Bien que les débits de circulation aient connu des fluctuations à la hausse comme à la baisse au fil des ans, la tendance globale montre que les volumes restent assez faibles. En conséquence, la MRC ne rencontre aucun problème significatif de congestion ou de capacité de son réseau routier.

Cependant, des points de tension existent, notamment en période estivale. Selon les données les plus récentes, le tronçon le plus achalandé se situe entre l'intersection des routes 111 et 393 et la zone urbaine de La Sarre. Avec un débit moyen de 10 400 véhicules par jour en été, ce secteur est le plus fréquenté, notamment à l'intersection de la 12^e Avenue Est et de la 2^e Rue Est. Il est important de noter que, malgré ces pics de circulation, la situation générale n'entraîne pas de problèmes majeurs de bruit routier, les débits restant faibles sur la majeure partie du territoire de la MRC.

Tableau ... Zones de niveau de bruit moyen ($60 < L_{eq} < 65$ dBA)

Route	Municipalité	Longueur (km)	Route	Municipalité	Longueur (km)
101	Sainte-Germaine-Boulé	2,1	393	Rapide-Daniseur	6,1
	Poularies	11,5		Sainte-Germaine-Boulé	6,2
111	Taschereau	0,4		Palmarolle	5,0
	Macamic	5,6		La Sarre	6,8
	Macamic	4,1		Clermont	8,9
	Colombourg	5,7		Val-Saint-Gilles	3,7
	La Sarre	5,0			
	-----			TOTAL	71.1

Source : MTMDET.

6.2. Le réseau local

Le réseau routier local, sous responsabilité municipale ou privée, relie les petites localités entre elles et dessert les propriétés riveraines. Il se distingue par une faible circulation de transit et se compose principalement de chemins de rang, de chemins de villégiature et de rues situées à l'intérieur des périmètres urbains. Un nombre croissant de résidences permanentes se trouvent sur les chemins de villégiature, qui sont pour la plupart privés et entretenus par les usagers eux-mêmes. Le réseau est en grande partie en gravier, même si certaines routes de niveau 1 sont asphaltées.

Il est classé en trois niveaux fonctionnels qui continuent d'orienter sa gestion, malgré le transfert de responsabilité du ministère des Transports, de l'Énergie et des Ressources naturelles (MTMDET) aux municipalités en 1993 :

Le niveau 1 relie les centres ruraux et donne accès à des sites d'importance locale, tels que des parcs industriels ou des aéroports.

Le niveau 2 dessert la population rurale permanente, les exploitations agricoles, les industries et les services de base (santé, éducation).

Le niveau 3 dessert les propriétés à occupation non permanente, comme les zones de villégiature, ainsi que les accès aux milieux forestiers et miniers.

Deux problèmes majeurs persistent concernant ce réseau. Le premier est d'ordre financier : les municipalités estiment que l'aide financière accordée par le ministère pour l'entretien est insuffisante. Le second enjeu concerne la capacité et la réfection des ponts du réseau local, dont la responsabilité incombe également au MTMDET. Une collaboration continue est nécessaire pour assurer la sécurité et la pérennité de ces infrastructures.

Tableau...Routes du réseau local résultant du transfert aux municipalités par le MTMDET

Territoire	Locale 1 (km)	Locale 2 (km)	Locale 3 (km)	Total
Authier	4,15	12,32	6,59	23,06

Authier-Nord	7,07	26,00	2,14	35,21
Chazel	15,30	14,27	7,21	36,78
Clermont	0,00	40,58	0,90	41,48
Clerval	10,11	28,87	0,23	39,21
Duparquet	0,00	0,00	0,00	0,00
Dupuy	5,28	30,16	0,00	35,44
Gallichan	3,33	26,87	0,00	30,20
Lac-Duparquet (TNO)	0,00	0,00	0,00	0,00
La Reine	15,77	19,06	0,03	34,86
La Sarre	0,00	44,87	2,87	47,74
Macamic	22,33	40,36	7,49	70,18
Normétal	0,00	7,60	0,00	7,60
Palmarolle	5,73	26,22	0,00	31,95
Poularies	4,46	31,47	0,00	35,93
Rapide-Danseur	3,17	21,27	0,00	24,44
Rivière- Ojima (TNO)	0,00	9,77	4,22	13,99
Roquemaure	0,00	31,62	0,00	31,62
St-Lambert	1,63	7,09	0,00	8,72
Ste-Germaine-Boulé	8,30	16,58	0,00	24,88
Ste-Hélène-de-Mancebourg	1,63	27,20	0,00	28,83
Taschereau	0,00	20,97	0,06	21,03
Val-Saint-Gilles	4,82	13,88	0,00	18,70
Total MRC	113,08	497,03	31,74	641,85

Source : Compilation par le service de géomatique de la MRCAO.

6.3. Le réseau d'accès aux ressources, de camionnage et de chemins multiusage

Le réseau d'accès aux ressources dessert les zones d'exploitation des ressources naturelles et les territoires de récréation sous juridiction gouvernementale. Géré par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMDET), il est essentiel pour l'économie régionale, en particulier pour le secteur forestier. Le transport par véhicules lourds y est prédominant, ce qui a un impact significatif sur l'état des infrastructures. Pour gérer cette réalité, le réseau supérieur est classé en trois catégories :

- les routes de transit, où les camions sont généralement autorisés ;
- les routes restreintes, soumises à des conditions particulières ;
- les routes interdites au transit lourd. Les municipalités ont également le pouvoir de réglementer la circulation des véhicules lourds sur leurs routes. La carte du réseau de camionnage, mise à jour en continu par le MTMDET, reste la référence pour connaître ces restrictions.

Les chemins multiusages, localisés sur des terres publiques sous la responsabilité du ministre des Ressources naturelles, jouent également un rôle important. Principalement aménagés et entretenus par les entreprises forestières pour leurs activités, on les retrouve principalement dans les secteurs nord-est et sud-ouest de la MRC. Ils sont également utilisés par de nombreux usagers pour la villégiature dispersée. L'entretien de ces chemins peut parfois poser des problèmes, notamment en raison de leur utilisation intensive et de la diversité des usagers, mais leur existence est nécessaire pour permettre l'accès aux vastes territoires de la région.

6.4. La fonctionnalité des équipements et des infrastructures de transport

Malgré la forte dépendance à la voiture pour la plupart des déplacements quotidiens en Abitibi-Ouest, la MRC offre une diversité de moyens de transport pour se déplacer, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du territoire. Ces services répondent à des besoins variés et sont destinés à des clientèles spécifiques ou à la population en général.

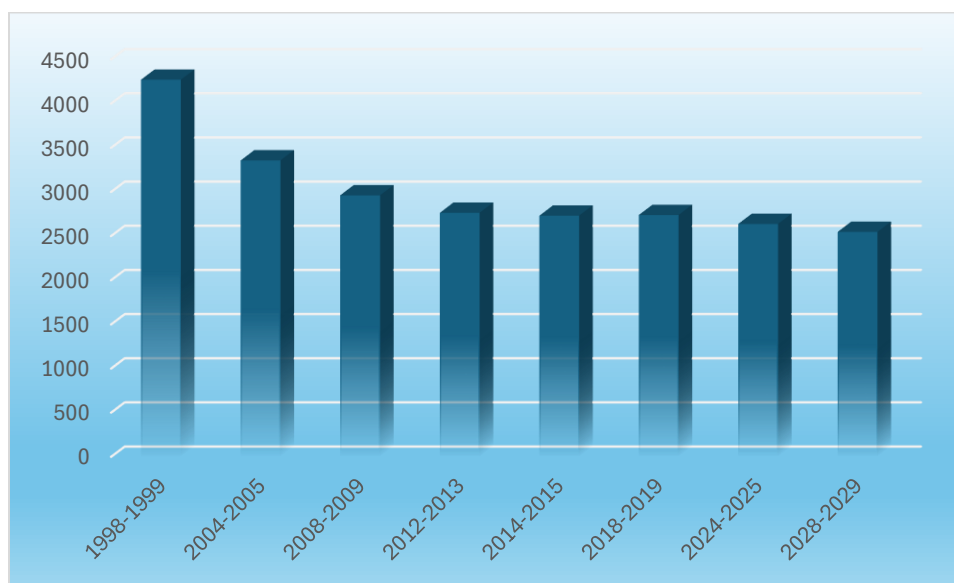
Modes de transport alternatifs :

- le transport scolaire, essentiel pour les jeunes, qui assure les déplacements entre le domicile et les établissements d'enseignement ;
- le transport adapté, qui s'adresse spécifiquement aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, leur garantissant l'accès aux services essentiels et aux activités communautaires ;
- le taxi : offrant une grande flexibilité et une disponibilité importante, il constitue une option pour les déplacements locaux non planifiés.
- le transport interurbain permet aux habitants de se rendre dans d'autres régions du Québec, offrant une alternative à la voiture pour les longs trajets.

6.4.1. Le transport scolaire

Le transport scolaire, géré par la Commission scolaire du Lac-Abitibi, est un service qui couvre l'intégralité du territoire habité, y compris les zones de villégiature où vivent des résidents permanents. Ce service donne la priorité aux élèves, mais peut être étendu à d'autres membres de la population de la MRC si des places sont disponibles et que ces personnes répondent aux critères établis. L'analyse des tendances récentes, basée sur les prévisions d'effectifs scolaires du gouvernement, suggère que la demande pour ce service est susceptible de connaître une légère diminution au cours de la prochaine décennie. Cette tendance est un indicateur important pour la planification des ressources et des infrastructures de transport dans la région.

Figure 1 : Évolution de l'effectif scolaire transporté



Source : MELS, Direction de la recherche, des statistiques et des indicateurs, Indicateurs de gestion-Transport scolaire, 1998-1999, 2004-2005 et 2012-2013 et MELS-DSID

6.4.2. Le transport adapté

Géré par la Corporation du transport adapté d'Abitibi-Ouest, ce service est primordial pour garantir la mobilité des personnes atteintes d'un handicap permanent, qu'il soit physique ou intellectuel. Il leur permet de se déplacer pour des raisons aussi variées que le travail, l'éducation, les soins de santé ou les loisirs, favorisant ainsi leur inclusion et leur autonomie. Ce service est essentiel, car il couvre un vaste territoire de la MRC et dessert 12 municipalités, dont des centres importants comme La Sarre et Macamic. Cela représente un bassin démographique de 76,6 %, ce qui signifie que la grande majorité de la population vulnérable de la MRC a accès à une option de transport fiable.

L'utilisation de ce service est en constante progression, comme en témoignent les tendances passées. Entre 2006 et 2010, le nombre de membres et de déplacements a augmenté en moyenne de 20 % par an, puis de 10 % entre 2011 et 2015. Ces données historiques sont de solides indicateurs pour la planification future. Elles nous permettent d'estimer que l'utilisation du transport adapté continuera de croître de façon significative dans les prochaines années, avec des prévisions allant de 15 à 20 % par an. Cette hausse est directement liée au vieillissement de la population, qui entraînera inévitablement une augmentation du nombre de personnes à mobilité réduite ayant besoin de ce service vital pour maintenir leur qualité de vie.

Utilisation du transport adapté

Année	1998	2001 à 2005	2006 à 2010	2011 au 22 octobre 2015
Nombre de membres	1 807	1 674	2 028	2 250
Nombre de déplacements		8 370	10 139	11 249

Source : Corporation du Transport Adapté d'Abitibi-Ouest, octobre 2015

6.4.3. Le taxi

Le service de taxi en Abitibi-Ouest est un mode de transport hautement réglementé, supervisé par la Commission des transports du Québec. Pour exercer cette activité, un permis de propriétaire est obligatoire et leur nombre est strictement limité par un quota établi pour chaque agglomération. La MRC compte deux agglomérations principales : La Sarre, qui dispose de huit permis, et Palmarolle, qui en possède cinq et couvre le territoire de sept municipalités. Bien que les titulaires de ces permis soient autorisés à opérer sur l'ensemble du territoire de la MRC, la répartition des services n'est pas uniforme.

Le service de taxi peut ainsi s'avérer déficient pour les résidents des zones rurales situées à l'écart de La Sarre et de Palmarolle. Les longues distances à parcourir pour les chauffeurs rendent le service peu rentable et peu disponible. Le taxi constitue donc une option de transport pour certains, mais pas une alternative viable et accessible pour l'ensemble des habitants de la MRC. Cette situation souligne la nécessité de solutions de mobilité adaptées aux besoins des communautés les plus isolées.

6.4.4. Le transport interurbain

Le transport interurbain par autocar dans la région d'Abitibi-Ouest est assuré exclusivement par la compagnie Autobus Maheux Ltée, qui relie principalement La Sarre à Rouyn-Noranda. Ce service est structuré autour de deux lignes distinctes, toutes deux partant du terminus de La Sarre. La première ligne emprunte la route 393 et propose un trajet quotidien avec des arrêts à Palmarolle et à Duparquet. La seconde, quant à elle, emprunte la route 101 une fois par jour (sauf le samedi), avec des arrêts à Macamic et Poularies. Bien que ces services permettent aux passagers d'accéder à des destinations plus éloignées via Rouyn-Noranda (comme Amos, Val-d'Or et Montréal), de nombreuses municipalités de la MRC ne sont pas desservies directement. Cette absence de service est particulièrement notable dans les secteurs nord et est du territoire, créant ainsi un manque de connectivité pour ces communautés.

Le maintien de ce service de transport interurbain est confronté à des défis de rentabilité. Depuis le début des années 2000, le nombre de passagers a progressivement diminué, entraînant l'abandon d'une ligne reliant La Sarre à Amos, faute d'un nombre de passagers suffisant. Les données actuelles montrent que le nombre de passagers par trajet est bien inférieur au seuil de rentabilité, ce qui rend le financement public indispensable pour assurer la pérennité du service. Pour planifier l'avenir de ce mode de transport, il est important d'analyser les facteurs influençant l'achalandage, tels que les tendances démographiques, le prix des carburants et la disponibilité d'alternatives. Cette analyse permettra de déterminer si le service peut être optimisé pour mieux répondre aux besoins de la population ou s'il nécessitera un soutien accru pour continuer à jouer son rôle de lien vital entre les communautés.

Tableau ... Achalandage du transport interurbain du tronçon La Sarre / Rouyn-Noranda

Années	1999	2004	2009	2014
--------	------	------	------	------

Nombre de passagers	8588	7644	7112	6967
Nombre de personnes par trajet	6.4	5.7	5.3	5.2

Source : Les Autobus Maheux, conversation avec François Barrette, directeur régional, le 8 octobre 2015

6.4.5. Le transport collectif rural

En 2005, la MRC a créé le service de transport collectif rural « Transport Coup de pouce » en réponse à l'abandon du service d'autocar entre La Sarre et Amos, en collaboration avec le ministère des Transports. Sa mission est claire : lutter contre l'isolement des habitants et rendre les services essentiels, tels que la santé, l'éducation et l'emploi, accessibles sur l'ensemble du territoire. Initialement fondé sur le covoiturage, le programme a connu une transformation majeure en 2012, qui a profondément modifié son offre. Depuis 2013, ses membres bénéficient d'une gamme de services subventionnés, incluant l'utilisation des véhicules du transport adapté sur les circuits réguliers, des courses en taxi à moitié prix sur l'ensemble du territoire de la MRC et la possibilité d'emprunter les circuits intra-territoriaux des Autobus Maheux. Cette diversification a permis d'offrir une solution de transport plus flexible et accessible, ce qui a eu un impact immédiat et mesurable sur l'affluence.

L'effet de cette amélioration est clairement visible dans les statistiques d'utilisation du service. Entre 2013 et 2015, le nombre d'adhérents a triplé, passant de 44 en 2006 à 705 en 2015. Cette croissance fulgurante est principalement attribuable à la mise en place de ces nouveaux services et à une campagne de promotion efficace. Le changement radical du concept du programme ne permet cependant pas d'établir un lien direct entre cette hausse de la demande et les tendances démographiques plus larges, comme le vieillissement de la population. Cela montre que la progression est un succès direct du service lui-même. Pour l'avenir, la MRC entend consolider ces acquis en continuant d'assurer l'accès à ce service pour l'ensemble de la population, tout en cherchant à optimiser l'efficacité des déplacements, notamment en encourageant le covoiturage.

Utilisation du transport collectif rural

Année	2006	2010	2013	2014	2015
Nombre de membres	44	94	218	389	705
Nombre de déplacements		952	5 340	7 716	11 065

6.4.6. Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire de la MRC d'Abitibi-Ouest, géré par le Canadien National (CN), constitue un atout économique majeur. Long de 47 km, il relie l'usine de bois jointé, située à l'ouest de La Sarre, à Taschereau et permet ainsi à la MRC de se connecter au réseau ferroviaire de l'est du Canada. Elle est presque exclusivement dédiée au transport de marchandises, principalement des produits forestiers. En tant qu'équipement essentiel à l'économie locale, il est crucial de maintenir son bon état et de l'entretenir régulièrement afin de préserver le réseau routier. En effet, en acheminant une partie

significative du transport lourd par train plutôt que par camion, on contribue directement à limiter la dégradation prématurée des routes et à prolonger la durée de vie des infrastructures existantes.

Cette infrastructure ferroviaire présente toutefois des défis en matière de sécurité et d'efficacité. On y compte en effet 10 passages à niveau, dont trois croisent la route nationale 111 dans des zones où la vitesse est élevée. Bien qu'un aménagement de surlargeur permettant l'arrêt des véhicules lourds existe à Macamic, il est limité. Dans une perspective de développement durable, la MRC souhaite encourager un transfert accru du transport lourd de la route vers le rail. Une telle stratégie permettrait de réduire l'usure des routes, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de fluidifier le trafic routier. Ce levier pourrait être pleinement exploité pour optimiser la logistique régionale et améliorer la sécurité de tous les usagers.

6.4.7. Les infrastructures de transport aérien

Le territoire de la MRC dispose d'un aéroport stratégique situé à Clermont, propriété de la ville de La Sarre. Cette infrastructure dispose d'une piste asphaltée de 1 454 mètres de long sur 30,5 mètres de large, rénovée en 2009. Pour garantir la sécurité et la fonctionnalité, l'aéroport est équipé d'un système d'aide électronique à l'approche (NDB) permettant les atterrissages aux instruments. Il propose également des services essentiels, comme une aérogare et la vente de carburant. Bien qu'il n'accueille pas de vols réguliers, il joue un rôle fondamental dans les opérations d'urgence et les vols privés, assurant ainsi une connectivité vitale et des services d'aviation spécialisés pour la région.

La ville de La Sarre abrite également un service d'hélicoptère privé, renforçant ainsi les capacités de la MRC en matière d'aviation. Ce service est un atout important pour l'économie locale, puisqu'il est capable d'exécuter divers types de travaux héliportés. L'existence de ces infrastructures aériennes témoigne de la volonté de la région à maintenir des options de transport diversifiées et spécialisées, qui sont utiles pour l'exploitation des ressources naturelles et pour faire face aux situations d'urgence.

6.5. Les réseaux récréatifs et utilitaires

6.5.1. L'état des voies cyclables

Le réseau cyclable est en cours de développement, mais reste peu étendu par rapport à d'autres régions du Québec. La Route verte, un atout majeur, le traverse sur trois sections distinctes. La première est un tronçon d'accotements pavés le long de la route 111, qui s'étend de la limite de la MRC jusqu'à la périphérie de Taschereau. La seconde section se trouve sur les rues de Taschereau et utilise une portion de l'emprise ferroviaire toujours en service. Elle s'étend sur environ 5 km. Enfin, la troisième partie est un parcours hors route, la Cyclo-voie du Partage-des-Eaux, qui longe une ancienne emprise ferroviaire jusqu'à Rouyn-Noranda. Ce dernier tronçon, inauguré en 2012, offre une option sécuritaire et récréative aux cyclistes.

Outre la Route verte, d'autres pistes cyclables existent localement, notamment un parcours hors rue et des voies sur rue à La Sarre, ainsi qu'une piste reliant le périmètre urbain de Palmarolle au lac Abitibi.

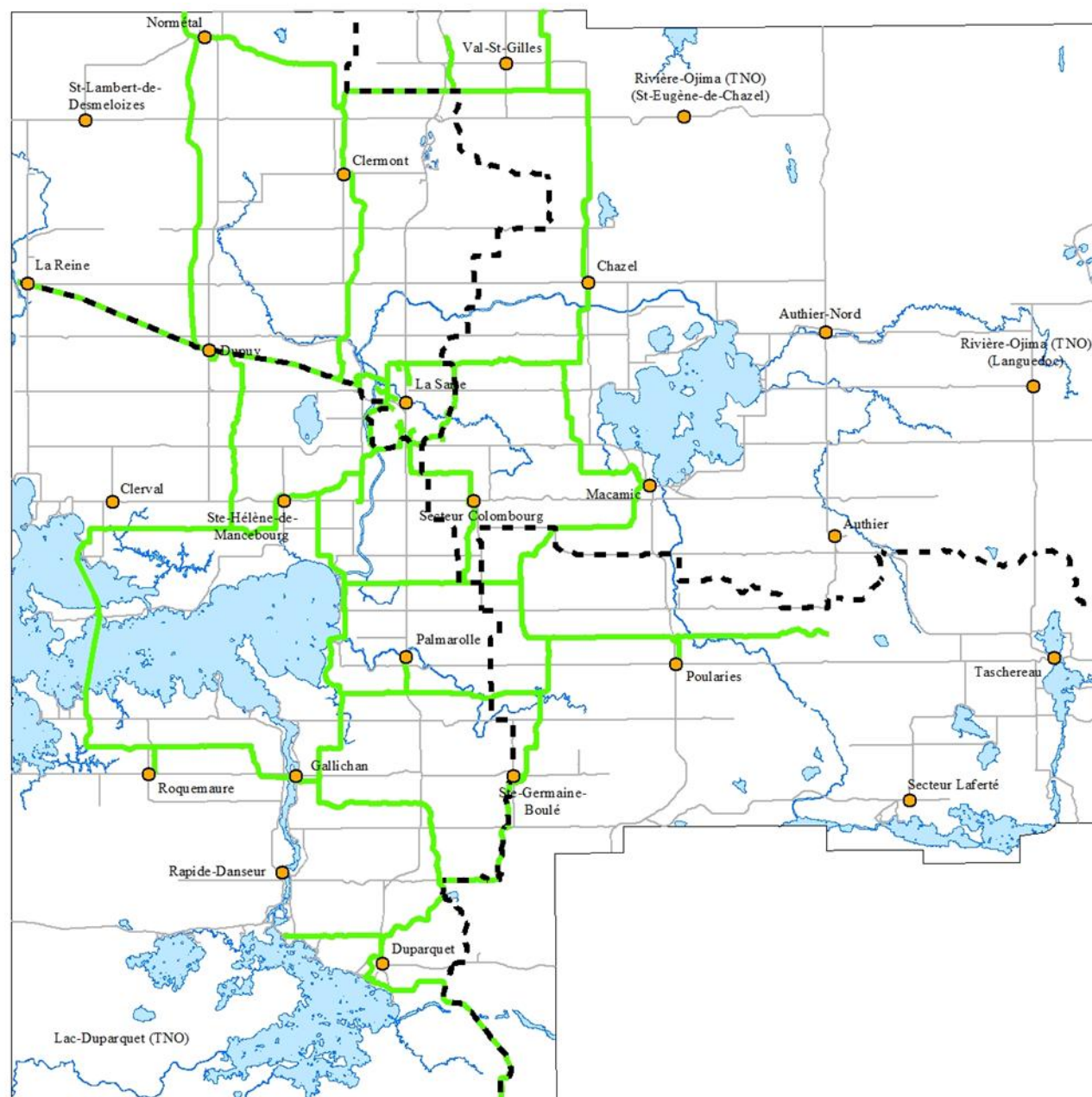
La présence croissante d'accotements pavés en bordure des routes 111, 388 et 393 constitue un facteur important pour la sécurité des cyclistes, même si le ministère des Transports et de la Mobilité durable les aménage initialement pour d'autres raisons. Ces accotements élargissent de fait le réseau cyclable, car ils peuvent être utilisés en toute sécurité par les cyclistes. Néanmoins, l'ensemble du réseau reste fragmenté et peu développé, ce qui souligne le besoin d'investissements pour proposer des alternatives de transport actif plus complètes et mieux intégrées.

6.5.2. La motoneige et le quad

En Abitibi-Ouest, la pratique de la motoneige et du quad est bien plus qu'un simple passe-temps ; c'est une activité profondément ancrée dans le mode de vie d'un grand nombre d'habitants. Cette popularité s'explique par plusieurs facteurs favorables : la présence de vastes espaces naturels, la qualité et la quantité des sentiers dédiés, un climat hivernal propice à la pratique de ces sports, ainsi que la possibilité de pratiquer des activités complémentaires telles que la pêche blanche et la chasse. Le dynamisme de ces sports est tel que le taux de possession de ces véhicules est le plus élevé de toutes les MRC de l'Abitibi-Témiscamingue et dépasse largement la moyenne québécoise. Cette forte adhésion se traduit par une contribution économique significative à l'activité régionale, qui soutient les commerces, les hébergements et les services liés au tourisme hivernal et estival. Les pratiquants évoluent sur un ensemble diversifié de terrains, incluant des sentiers reconnus par les fédérations provinciales, des routes désignées par les municipalités, ainsi que des sentiers locaux informels et des chemins multiusages, ce qui témoigne de l'intégration de ces activités au tissu territorial.

Afin d'encadrer et de pérenniser cette effervescence, des efforts de planification structurés ont été déployés pour les réseaux de sentiers. Dans le cadre d'un mandat provincial, la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue, en concertation avec les fédérations de motoneige et de quad, a identifié des tracés de sentiers Trans-Québec et régionaux. Cette démarche vise à garantir une pratique sécuritaire et à assurer la pérennité de ces infrastructures de loisirs. Actuellement, la majeure partie du réseau de motoneige est déjà opérationnelle et bien établie, offrant une connectivité robuste à travers la MRC et avec les territoires avoisinants. En revanche, l'essentiel du réseau de quads est encore au stade de projet, ce qui représente un important potentiel de développement futur. Ces sentiers ont un double objectif : ils permettent non seulement d'accéder aux différentes parties du vaste territoire de la MRC pour les résidents et les visiteurs, mais ils établissent également des liens cruciaux avec les quatre territoires limitrophes, renforçant ainsi l'attractivité récréotouristique de l'Abitibi-Ouest à l'échelle régionale.

Carte ...Réseau des véhicules hors route (VHR)



6.5.3. La navigation de plaisance : un potentiel sous contrainte

La navigation de plaisance est une activité récréative prisée en Abitibi-Ouest, s'exerçant sur une multitude de plans d'eau, avec une concentration notable sur le vaste lac Abitibi et ses rivières

tributaires (Duparquet, La Sarre, Dagenais et La Reine). D’autres plans d’eau comme les lacs Duparquet, Macamic et Robertson sont également fréquentés. Cette pratique est facilitée par un réseau d’infrastructures d’accès à l’eau relativement bien développé, comptant près de 20 quais, la plupart équipés de rampes de mise à l’eau et sous responsabilité municipale. La marina de Palmarolle et deux pourvoiries offrent aussi des accès aménagés. Un acteur clé de cette activité est le Club nautique du lac Abitibi, qui assure l’entretien des balises de navigation et produit même une carte de navigation détaillée pour le lac Abitibi, essentielle pour la sécurité des plaisanciers.

Cependant, le potentiel de navigation de plaisance est freiné par des contraintes naturelles importantes. La faible profondeur des lacs Abitibi et Macamic constitue un défi majeur, rendant la navigation parfois délicate, surtout pour les embarcations de plus grand tirant d’eau. La présence de nombreux rochers à fleur d’eau représente un risque additionnel qui exige une vigilance accrue de la part des navigateurs. Ces caractéristiques géomorphologiques des plans d’eau de la MRC limitent l’expansion de la navigation de plaisance à grande échelle et orientent la pratique vers des embarcations plus légères ou des zones spécifiques. Malgré ces défis, le fort investissement dans les infrastructures d’accès et le travail du club nautique soulignent l’importance de cette activité pour la qualité de vie des résidents et le potentiel récréotouristique de la région.

6.5.4. Indicateur régional

État, **la longueur** et la signalisation cyclables dans les PU et des noyaux villageois: cet indicateur évalue la proportion du réseau cyclable pavé et doté d’une signalisation adéquate. Il inclut le pourcentage de routes du réseau cyclable dotées d’accotements pavés et le pourcentage de chemins publics pourvus d’une signalisation appropriée permettant d’identifier le réseau cyclable de la MRC. Une maintenance régulière et une signalisation claire sont essentielles pour assurer la sécurité des cyclistes et garantir le bon fonctionnement du réseau.

VII. Le récapitulatif et le monitoring

7.1. La particularité de la MRC d’Abitibi-Ouest

Le caractère unique de la MRC d’Abitibi-Ouest par rapport aux attentes de l’OGAT 4 réside dans la nécessité d’appliquer des principes conçus pour la densification urbaine (objectifs 4.2 et 4.3) à un territoire vaste et peu peuplé, tout en gérant une crise du logement (objectif 4.1) dans un contexte économique fortement lié aux ressources naturelles.

7.1.1. Objectif 4.1 : logement (attente 4.1.1)

Attente	Singularité/Spécificité de la MRC d’Abitibi-Ouest	Défi à révéler
Attente 4.1.1 : Offrir une réponse adaptée aux différentes problématiques en matière d’habitation.	La particularité n’est pas seulement l’abordabilité, mais la rareté quasi-totale de l’offre locative (taux d’inoccupation souvent sous la barre de 1 %) dans un parc immobilier majoritairement axé sur la propriété. La réponse doit impérativement inclure la création d’unités locatives	Crise du logement locatif qui nuit à l’attractivité et à la rétention de la main-d’œuvre.

	neuves (sociales, abordables et pour travailleurs) pour stimuler le marché.	
--	---	--

7.1.2. Objectif 4.2 : utilisation du sol et urbanisation (attentes 4.2.1 à 4.2.4)

Attente	Singularité/Spécificité de la MRC d'Abitibi-Ouest	Défi à révéler
Attentes 4.2.1, 4.2.2 & 4.2.4 : Planifier l'urbanisation, consolider le tissu urbain et diminuer la consommation d'espace.	La consolidation (densification, redéveloppement) doit s'opérer dans de très petits pôles urbains (comme La Sarre ou Macamic) entourés de vastes étendues forestières et agricoles. L'encadrement de l'expansion urbaine (4.2.4) concerne surtout la villégiature diffuse et l'étalement le long des voies de communication plutôt que le débordement d'une grande métropole.	Contrer l'implantation diffuse d'habitations et concentrer les efforts d'investissement dans des milieux de vie à échelle humaine sans transformer radicalement leur caractère (densification douce).
Attente 4.2.3 : Optimiser les infrastructures et les équipements collectifs (eau, mobilité, services).	L'optimisation doit se concentrer sur la mise à niveau et le maintien des infrastructures vieillissantes (eau/égouts) dans de multiples petites municipalités éloignées, rendant le coût par usager très élevé. L'optimisation des services de mobilité durable est particulièrement difficile à rentabiliser en raison des longues distances intermunicipales.	Coût élevé et complexité logistique de maintenir ou d'optimiser les services publics pour une population éparpillée sur un vaste territoire.

7.1.3. Objectif 4.3 : planification intégrée et transports (attentes 4.3.1 et 4.3.2)

Attente	Singularité/Spécificité de la MRC d'Abitibi-Ouest	Défi à révéler
Attente 4.3.1 : Réduire la dépendance à l'automobile et favoriser la mobilité durable.	La dépendance à l'automobile n'est pas un choix, mais une nécessité géographique en raison des distances de 70 à 100 km entre les centres de services. La planification intégrée doit se concentrer sur des solutions de mobilité douce interurbaines et adaptées (ex. : covoiturage structuré, transport collectif à la demande) plutôt que sur un transport en commun lourd.	Dépasser le déterminisme géographique de la grande distance pour offrir des alternatives crédibles au véhicule individuel et réduire l'empreinte carbone des déplacements.
Attente 4.3.2 : Assurer la sécurité des usagers et la fonctionnalité des infrastructures de transport.	Les infrastructures de transport (routes nationales et chemins forestiers) ne desservent pas seulement les citoyens, mais sont des artères vitales pour les industries extractives (bois, mines). L'enjeu est de concilier la fonctionnalité économique lourde (transport de grumes, camions miniers) avec la sécurité des usagers légers (véhicules de loisirs et automobiles) et des modes actifs dans les traversées d'agglomération.	Conciliation entre la vocation économique lourde du réseau routier régional et la sécurité des déplacements quotidiens et touristiques.

7.2. Les enjeux

7.2.1. Objectif 4.1 - Planifier des milieux de vie assurant l'accès à des logements de qualité, accessibles et abordables pour l'ensemble des ménages

Enjeu principal : la pénurie aiguë de logements locatifs et la pression sur leur accessibilité financière, qui menacent directement la vitalité socio-économique et le maintien de la population.

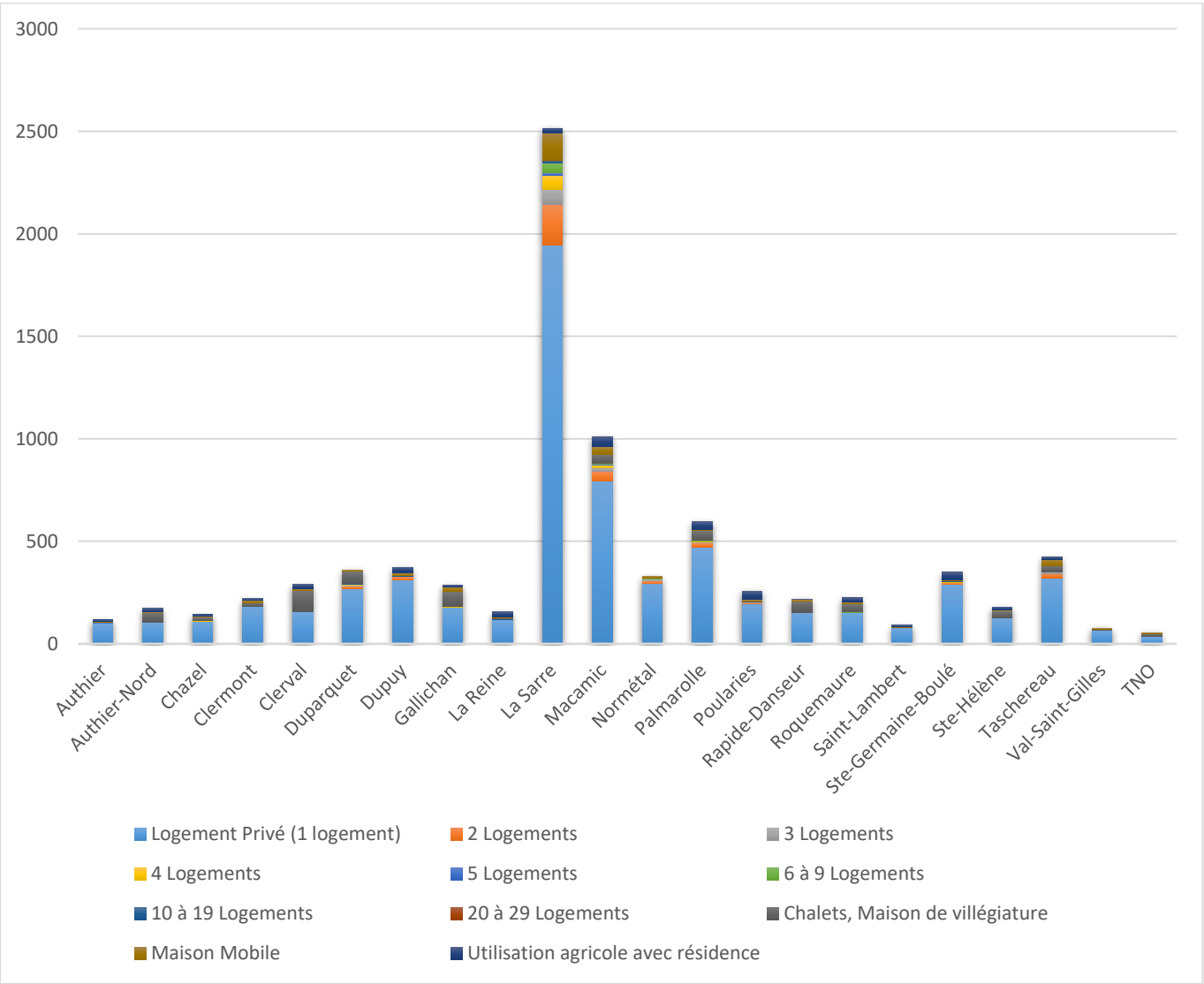
La situation dans la MRC d'Abitibi-Ouest se caractérise par un marché locatif extrêmement déséquilibré. Le principal défi réside dans le faible taux de vacance des logements locatifs, qui est

souvent inférieur à 1 %, et atteint même 0,2 % dans les grands centres tels que La Sarre (avec un taux d'équilibre d'environ 3 %). Cette pénurie est exacerbée par une forte propension à l'accession à la propriété. Environ 75 % des ménages de la MRC sont propriétaires, ce qui signifie que le parc locatif est naturellement limité.

En outre le faible renouvellement de l'offre est également criarde la construction de nouveaux logements locatifs ne parvient pas à suivre la demande, ce qui maintient une pression constante sur les baux existants.

Au cours des quatre dernières années, c'est-à-dire depuis 2021, la situation des indicateurs stratégiques est la suivante :

- [la part des nouveaux logements localisés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation](#) est de 1%
- Variation du nombre et des parts de logements, par type de construction résidentielle



La question de l'accessibilité financière est directement liée à la pénurie. En effet la rareté des logements locatifs permet aux loyers d'augmenter rapidement, obligeant les ménages à consacrer une part trop importante de leurs revenus au logement. Cela touche particulièrement les personnes seules et les familles à faible revenu. La crise du logement constitue un obstacle majeur à l'attraction et à la rétention de la main-d'œuvre (travailleurs, étudiants, nouveaux arrivants) essentielle à la vitalité des industries forestière et minière de la région ainsi qu'au dynamisme de la MRCAO.

Enjeu principal : La dispersion de l'habitat et le déficit d'infrastructures de proximité dans les zones périphériques. Cela rend difficile la création de « milieux de vie complets » où les services, les commerces et les loisirs sont accessibles à pied ou à vélo. Le coût de l'extension et de l'entretien des infrastructures (aqueduc, égouts, transport en commun) pour desservir ces zones dispersées est élevé et la faible densité de population ne justifie pas toujours l'implantation de services de proximité, ce qui oblige les habitants à dépendre davantage de leur voiture.

7.2.2. Objectif 4.2 – Optimiser l'utilisation du sol et les investissements publics en orientant la croissance vers les milieux urbanisés

Les indicateurs stratégiques pour cet objectif sont

- La cible actuelle de la [densité résidentielle nette à l'intérieur des périmètres d'urbanisation](#) est de 6,05 résidences par hectare
- Celle de [la part des nouvelles activités structurantes localisées à l'intérieur des secteurs centraux du pôle principal d'équipements et de services](#) est de 30 %.

Enjeu principal : Le Contrôle de l'étalement urbain et résidentiel (Attente 4.2.4) afin de préserver la capacité de la MRC à financer et à entretenir ses infrastructures.

Dans un vaste territoire comme celui d'Abitibi-Ouest, chaque nouveau développement ou lotissement dans des zones périphériques éloignées (étalement urbain) oblige la MRC et les municipalités à étendre les réseaux d'aqueduc, d'égouts et de routes à grands frais (Attente 4.2.3). Le coût par habitant de ces services devient rapidement insoutenable, menaçant la santé financière des municipalités et la pérennité des services pour l'ensemble de la population.

Le deuxième enjeu consiste à la consolidation avec succès du tissu urbain existant (Attente 4.2.2) afin de créer des environnements de vie complets, malgré la résistance culturelle à la densification.

Les municipalités de la MRC Abitibi-Ouest sont généralement composées de petits centres-villes, historiquement dominés par des maisons unifamiliales. Atteindre l'objectif de consolidation et d'augmentation de la densité (nécessaire pour répondre à la crise du logement dans l'objectif 4.1) est un défi dans un environnement qui ne dispose pas de la culture ou des infrastructures des grandes villes.

7.2.3. Objectif 4.3 - Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports

L'indicateur stratégique pour cet objectif [la part des nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif](#) est actuellement nulle (0%)

Enjeu principal : La dépendance à l'automobile et étalement urbain. Caractérisée par une population très dispersée et de longues distances entre les centres de services notamment La Sarre et les autres municipalités, La MRCAO est confrontée à une dépendance structurelle à l'automobile. Le défi consiste à utiliser la planification intégrée pour :

- La réduction des émissions de GES. En raison de, l'absence de solutions viables de transport public à grande échelle, les voitures sont le principal moyen de déplacement, contribuant ainsi aux émissions de gaz à effet de serre (GES). **Pour plus d'information à ce sujet se référer à l'OGAT 1.**
- L'optimisation de l'utilisation des sols grâce à une planification intégrée vise à consolider les environnements de vie existants afin d'éviter l'étalement urbain et le développement de nouveaux quartiers éloignés des services, ce qui augmente les distances que les gens doivent parcourir.

Enjeu principal : La mobilité durable en milieu rural. Les défis liés à cet enjeu peuvent être résumés comme suit :

- La performance des transports publics dans les environnements à faible densité, leur rentabilité et la fréquence des réseaux de transport public constituent des défis majeurs. L'intégration doit se concentrer sur des solutions adaptées au contexte rural, telles que des transports intercommunaux adaptés ou le covoiturage structuré.
- Le développement de réseaux actifs sécurisés pour garantir la sécurité et l'attractivité de la marche et du vélo (modes actifs) dans les municipalités.

7.3. Le plan d'action

7.3.1. Objectif 4.1 - Planifier des milieux de vie assurant l'accès à des logements de qualité, accessibles et abordables pour l'ensemble des ménages

Enjeu	Action Prioritaire	Indicateur (Type)	Situation actuelle	Cible à 4 ans	Cible à 8 ans	Cible à 12 ans
ENJEU 1 : Pénurie et Abordabilité du Logement Locatif	Développement de programmes incitatifs (réglementaires et financiers) pour la construction de petits	Part des nouveaux logements localisés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation (Stratégique)	1 %	1%-10 %	11%-20 %	21%-30 %

	immeubles locatifs multi- résidentiels (3 à 8 logements) dans les zones centrales, ciblant l'abordabilité.	Variation par type de construction (Stratégique)	N/A (Suivi)	N/A	N/A	N/A
		Taux d'inoccupation des logements locatifs conventionnels (Régional)	Moins de 1 %	1,1 %	1,5 %	1,8 %
		Proportion de ménages en situation de besoin impérieux (taux d'effort > 30 %) (Facultatif)	38 %	36 %	34 %	29 %
ENJEU 2 : Dispersion de l'Habitat et Déficit d'Infrastructure de Proximité	Révision du zonage périphérique pour encadrer strictement l'octroi de permis de construction résidentielle à l'intérieur des chemins existants.	Pourcentage de la population desservie par les réseaux d'aqueduc et d'égout (Régional)	Variable	Maintien de 100 % dans les PU existants et consolidatio n des réseaux existants dans les zones périphérique s.	Maintien de 100 % dans les PU existants et aucune nouvelle extension non rentable en zone périphérique .	Maintien de 100 % dans les PU existants.
		Taux d'utilisation des infrastructures d'eau et d'assainissemen t par habitant (Facultatif)	N/A	Optimisation de 5 % de l'efficacité (réduction des fuites ou de la consommatio n)	Optimisation de 10 %	Optimisatio n de 15 %

7.3.2. Objectif 4.2 – Optimiser l'utilisation du sol et les investissements publics en orientant la croissance vers les milieux urbanisés

Enjeu	Action Prioritaire	Indicateur (Type)	Situation Actuelle	Cible à 4 ans	Cible à 8 ans	Cible à 12 ans
ENJEU 1 : Contrôle de l'Étalement Urbain et Résidentiel (Financement et entretien des infrastructures)	Élaborer des règlements municipaux pour établir des zones d'interdiction ou de contraintes sévères à l'expansion résidentielle et commerciale	Part des nouvelles activités structurantes localisées dans les secteurs centraux du pôle principal (Stratégique)	30 %	35 %	40 %	45 %
		Taux d'augmentation du nombre de	Variable (à déterminer)	Réduction de 50 % par rapport à la	Réduction de 75 % par rapport à la	Augmentati on nulle ou

	en périphérie non desservie par les infrastructures.	branchement de kilométrage du réseau de distribution d'eau potable et d'égouts (Régional)		moyenne des 10 dernières années.	moyenne des 10 dernières années.	proche de zéro (0 %).
		Dépenses publiques par nouvel habitant en infrastructures (route/eau/égouts) (Facultatif)	N/A	Réduction de 10 %	Réduction de 20 %	Réduction de 25 %
ENJEU 2 : Consolidation du Tissu Urbain Existant (Création de milieux de vie complets et réponse au besoin de logements)	Identification et promotion active des friches urbaines et des terrains sous-utilisés (commerciaux ou résidentiels vacants) pour la requalification vers des usages mixtes (logement + services).	Densité résidentielle nette à l'intérieur des périmètres d'urbanisation (Rés./ha) (Stratégique)	6,05	6,5	7	7,5
		Proportion de terrains vacants ou sous-utilisés requalifiés annuellement dans les secteurs centraux (Régional)	N/A	2 %	4 %	6 %
		Nombre d'unités de logement créées par requalification/re développement vs par nouvelle expansion (Facultatif)	N/A	Ratio de 1:8 (1 par consolidation pour 8 par expansion)	Ratio de 1:6	Ratio de 1:5

7.3.3. Objectif 4.3 - Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports

Enjeu	Action Prioritaire	Indicateur (Type)	Cible Actuelle	Cible à 4 ans	Cible à 8 ans	Cible à 12 ans
ENJEU 1 : Dépendance à l'Automobile et Étalement Urbain	Conditionner l'implantation de toute nouvelle activité structurante régionale (publiques ou privées) à sa localisation dans un secteur accessible ou planifié pour être desservi par un	Part des nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif (Stratégique)	0 %	5 %	10 %	15 %
		Ratio de distances parcourues par habitant-km en automobile vs.	N/A	Réduction de 2 % du ratio automobile / modes durables.	Réduction de 5 % du ratio.	Réduction de 8 % du ratio.

	mode de transport collectif ou actif.	Transport actif (Régional)				
		Proportion de permis de construction résidentielle délivrés hors des zones accessibles à pied aux services de base (Facultatif)	N/A	Réduction de 15 %	Réduction de 30 %	Réduction de 45 %
ENJEU 2 : Mobilité Durable en Milieu Rural	Élaboration d'un plan régional de développement des transports actifs (pistes cyclables, sentiers multifonctionnels) sécuritaires reliant les zones résidentielles aux centres de services principaux dans les agglomérations.	Taux de mise en place de mesures d'apaisement de la circulation dans les traversées d'agglomération (Régional)	N/A	Mise en place de 2 mesures/an dans les municipalités de plus de 1 000 habitants.	Achèvement de 50 % du plan d'apaisement ciblé.	Achèvement de 75 % du plan d'apaisement ciblé.
		Pourcentage de la population vivant à moins de 800 mètres d'un point de service de covoiturage structuré ou de transport à la demande (Facultatif)	N/A	10 %	25 %	40 %

7.4. Les coûts approximatifs des infrastructures et équipements projetés.

7.4.1. Objectif 4.1 - Planifier des milieux de vie assurant l'accès à des logements de qualité, accessibles et abordables pour l'ensemble des ménages

Action Prioritaire	Infrastructure Ciblée	Interventions Projetées	Nature du Problème à Résoudre	Coût Estimatif de l'Infrastructure/Intervention
1. Développement de programmes incitatifs pour la construction de petits immeubles locatifs multi-résidentiels (3 à 8 logements) dans les zones centrales, ciblant l'abordabilité.	Réseau d'Aqueduc et d'Égout Sanitaire Existant (dans les périmètres d'urbanisation).	Mise à niveau ponctuelle de tronçons de réseau pour supporter l'augmentation de charge due à la densification. Subvention à la connexion des nouveaux immeubles au réseau principal pour réduire les	Pénurie de logements locatifs et sous-utilisation des infrastructures de service existantes dans les centres.	150 000 \$ à 300 000 \$ par municipalité pour la mise à niveau et les subventions de raccordement (coût variable selon l'état du réseau).

		coûts pour les promoteurs.		
2. Révision du zonage périphérique pour encadrer strictement l'octroi de permis de construction résidentielle à l'intérieur des chemins existants.	Réseau Routier Périphérique (Chemins Municipaux ou Forestiers).	Analyse technique de la capacité portante et de l'entretien futur des chemins ciblés par la nouvelle réglementation. Amélioration minimale de la signalisation et des zones de virage aux intersections des zones de transition pour des raisons de sécurité (Attente 4.3.2).	Dispersion de l'habitat et coûts prohibitifs d'entretien et de déneigement pour desservir un habitat isolé.	50 000 \$ à 100 000 \$ (Principalement en études d'ingénierie, révision réglementaire et signalisation, car l'objectif est de limiter l'extension, non de construire).

7.4.2. Objectif 4.2 – Optimiser l'utilisation du sol et les investissements publics en orientant la croissance vers les milieux urbanisés

Action Prioritaire	Infrastructure Ciblée	Interventions Projetées	Nature du Problème à Résoudre	Coût Estimatif de l'Infrastructure/Intervention
1. Élaborer des règlements municipaux pour établir des zones d'interdiction ou de contraintes sévères à l'expansion résidentielle et commerciale en périphérie non desservie par les infrastructures.	Réseaux de Services Publics (Aqueduc, Égout et Routes Périphériques non entretenues)	Études d'ingénierie et d'urbanisme pour définir et cartographier les « zones blanches » où l'extension est non rentable. Révision des règlements de zonage municipaux (coûts légaux et de consultation publique).	Coûts d'entretien et d'extension prohibitifs des infrastructures causées par l'étalement urbain et l'implantation diffuse.	100 000 \$ – 250 000 \$ (Principalement en honoraires d'experts, études et processus légaux, visant à éviter de futurs coûts de construction).
2. Identification et promotion active des friches urbaines et des terrains sous-utilisés (commerciaux ou résidentiels vacants) pour la requalification vers des usages mixtes (logement + services).	Terrains et Bâtiments Sous-Utilisés dans les secteurs centraux (ex. : anciennes quincailleries, garages, terrains vacants).	Inventaire géolocalisé et diagnostic des friches et terrains vacants. Création d'un "Catalogue d'Opportunités" avec des plans d'aide financière pour la décontamination (si nécessaire) et la densification (logements) ou la requalification (services).	Sous-utilisation des infrastructures existantes et manque de mixité fonctionnelle et de densité dans les noyaux urbains.	200 000 \$ – 400 000 \$ (Financement d'inventaire, de diagnostics environnementaux préliminaires et d'un fonds d'aide aux promoteurs/propriétaires pour inciter au redéveloppement).

7.4.3. Objectif 4.3 - Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports

Action Prioritaire	Infrastructure Ciblée	Interventions Projetées	Nature du Problème à Résoudre	Coût Estimatif de l'Infrastructure/Intervention
1. Conditionner l'implantation de toute nouvelle activité structurante régionale (publiques ou privées) à sa localisation dans un secteur accessible ou planifié pour être desservi par un mode de transport collectif ou actif.	Réseaux de Transport Collectif et Voies d'Accès Routier (Existants et Planifiés).	Mise à jour des règlements de zonage (règlements d'urbanisme) pour inclure des critères d'accessibilité aux transports pour les grands projets (coût légal et de consultation). Réalisation d'une cartographie des « zones d'accessibilité prioritaire » où l'implantation des services est permise.	Dépendance à l'automobile et faible part modale des transports durables, causées par la mauvaise localisation des générateurs de déplacements.	80 000 \$ – 150 000 \$ (Principalement en études d'urbanisme, cartographie SIG et frais légaux pour la modification réglementaire, visant à éviter de futurs coûts de transport collectif).
2. Élaboration d'un plan régional de développement des transports actifs (pistes cyclables, sentiers multifonctionnels) sécuritaires reliant les zones résidentielles aux centres de services principaux dans les agglomérations.	Réseau de voies cyclables et pédestres sécuritaires (nouvelles infrastructures légères).	Élaboration du plan directeur régional des transports actifs. Construction de tronçons pilotes sécurisés (pistes cyclables séparées ou sentiers multifonctionnels) reliant les zones résidentielles aux centres-villes (ex. : la Sarre).	Insécurité des usagers légers (vélos, piétons) et absence de liens fonctionnels entre les quartiers et les pôles de services (Attente 4.3.2).	300 000 \$ – 750 000 \$ par kilomètre aménagé, selon le type d'aménagement (coût élevé lié à la construction de nouvelles infrastructures, subventionnable à 50-80%).

7.5. Les principaux acteurs susceptibles de contribuer à la réalisation de chaque objectif et les actions proposées

7.5.1. Objectif 4.1 - Planifier des milieux de vie assurant l'accès à des logements de qualité, accessibles et abordables pour l'ensemble des ménages

Action Prioritaire	Type d'Organisation	Organisation Clé	Rôle Principal
1. Développement de programmes incitatifs pour la construction de petits immeubles locatifs multi-résidentiels dans les	Gouvernemental/Parapublic	MRC d'Abitibi-Ouest	Coordination et Incitation : Adopter les règlements d'urbanisme favorables (densité accrue, marges réduites) et administrer les programmes financiers

zones centrales, ciblant l'abordabilité.			régionaux pour la construction locative.
	Gouvernemental/Parapublic	Municipalités Locales (ex. : La Sarre, Macamic)	Mise en Œuvre Locale : Délivrer les permis, appliquer les règlements de zonage modifiés et identifier les terrains municipaux potentiels pour la densification.
	Gouvernemental/Parapublic	Société d'habitation du Québec (SHQ)	Financement : Fournir les subventions spécifiques pour le logement social et abordable (ex. : programmes AccèsLogis ou initiatives ciblées sur la construction locative).
	Organisme de Soutien/Privé (Économie sociale)	Groupes de Ressources Techniques (GRT) ou Coopératives d'habitation	Développement de Projets : Concevoir, monter et gérer les projets de logements communautaires et abordables.
	Organisme Privé	Promoteurs Immobiliers et Entrepreneurs Locaux	Réalisation des Projets : Assumer le risque de construction des petits immeubles multi-résidentiels pour augmenter l'offre locative.
2. Révision du zonage périphérique pour encadrer strictement l'octroi de permis de construction résidentielle à l'intérieur des chemins existants.	Gouvernemental/Parapublic	MRC d'Abitibi-Ouest	Planification Régionale : Coordonner les municipalités pour l'harmonisation des règlements.
	Gouvernemental/Parapublic	Municipalités Locales	Application du Règlement : Modifier les règlements de zonage locaux (règlements d'urbanisme) pour restreindre l'octroi de permis hors des zones désignées (périmètres d'urbanisation).
	Gouvernemental/Parapublic	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH)	Approbation et Support Légal : Approuver la conformité du Schéma d'aménagement révisé avec l'OGAT 4 et fournir un soutien technique sur la légalité des mesures d'encadrement strict.
	Organisme de Soutien/Privé	Ordre des Urbanistes du Québec (OUQ) / Firms d'Urbanisme-Consultation	Soutien Technique : Mener les études d'impact, les analyses de rentabilité des services (Attente 4.2.3) et accompagner la MRC dans la rédaction des règlements restrictifs.

7.5.2. Objectif 4.2 – Optimiser l'utilisation du sol et les investissements publics en orientant la croissance vers les milieux urbanisés

Action Prioritaire	Type d'Organisation	Organisation Clé	Rôle Principal
--------------------	---------------------	------------------	----------------

1. Élaborer des règlements pour établir des zones d'interdiction ou de contraintes sévères à l'expansion en périphérie non desservie.	Gouvernemental/Parapublic	MRC d'Abitibi-Ouest	Planification et Coordination : Assurer l'uniformité réglementaire entre les municipalités.
	Gouvernemental/Parapublic	Municipalités Locales (ex. : La Sarre)	Mise en Œuvre Réglementaire : Adopter et appliquer les règlements de zonage locaux conformément aux directives du SAD révisé, restreignant l'octroi de permis en périphérie.
	Gouvernemental/Parapublic	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH)	Approbation et Contrôle : Valider la conformité du SAD révisé avec les orientations gouvernementales (OGAT 4) et fournir l'expertise légale.
	Organisme de Soutien/Privé	Ordre des Urbanistes du Québec (OUQ) / Firms d'Urbanisme	Soutien Technique et Légal : Mener les études de zonage, les analyses de capacité d'accueil des infrastructures et rédiger les règlements complexes d'encadrement.
2. Identification et promotion active des friches urbaines et des terrains sous-utilisés pour la requalification vers des usages mixtes (logement + services).	Gouvernemental/Parapublic	MRC d'Abitibi-Ouest	Inventaire et Promotion : Coordonner l'identification des sites, créer et gérer un registre des terrains à requalifier et mettre en place des outils d'aide financière régionale.
	Gouvernemental/Parapublic	Municipalités Locales	Action Foncière : Identifier les terrains municipaux sous-utilisés, faciliter les démarches administratives pour les projets de requalification et négocier avec les propriétaires.
	Gouvernemental/Parapublic	Société d'habitation du Québec (SHQ) / Programmes d'aide à la densification	Soutien Financier : Fournir des programmes de subventions ou de crédits pour la décontamination des sols (si friche industrielle) et la construction de logements abordables dans ces zones.
	Organisme Privé	Chambres de Commerce et/ou Développeurs Immobiliers Locaux	Réalisation des Projets : Acheter, démolir/rénover et construire de nouveaux immeubles mixtes (commerces + logements) sur les terrains ciblés.

7.5.3. Objectif 4.3 - Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports

Action Prioritaire	Type d'Organisation	Organisation Clé	Rôle Principal
1. Conditionner l'implantation de toute nouvelle activité structurante régionale à son accessibilité en transport durable.	Gouvernemental/Parapublic	MRC d'Abitibi-Ouest	Planification Intégrée et Réglementation : Prévoir dans le Schéma d'aménagement et les règlements de contrôle intermunicipal pour lier l'autorisation d'implantation à des

			critères d'accessibilité en modes durables.
	Gouvernemental/Parapublic	Municipalités Locales	Mise en Œuvre Locale : Modifier les règlements de zonage et d'urbanisme pour appliquer les critères de localisation.
	Gouvernemental/Parapublic	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable (MTMD)	Soutien Technique : Fournir l'expertise en planification des transports et les données de circulation nécessaires à la définition des secteurs accessibles.
	Organisme Privé	Développeurs (Commerciaux, Industriels, Institutionnels)	Conformité : S'assurer que leurs nouveaux projets respectent les normes d'accessibilité (ex. : prévoir des stationnements pour vélos, être près des futurs arrêts de transport).
2. Élaboration d'un plan régional de développement des transports actifs (pistes cyclables, sentiers multifonctionnels) sécuritaires.	Gouvernemental/Parapublic	MRC d'Abitibi-Ouest	Élaboration du Plan Directeur et Financement : Coordonner la planification des itinéraires intermunicipaux, rechercher les sources de financement (gouvernementales) et assurer la cohérence du réseau régional.
	Gouvernemental/Parapublic	Municipalités Locales	Construction et Entretien : Réaliser les aménagements des tronçons locaux, les intégrer au réseau existant et assurer l'entretien (déneigement, réparation) du réseau de transport actif.
	Gouvernemental/Parapublic	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable (MTMD)	Financement et Subventions : Accorder des subventions pour l'aménagement de pistes cyclables et de sentiers (ex. : programmes spécifiques de mobilité active).
	Organisme de Soutien/Privé	Organismes de Promotion du Vélo ou du Plein Air (OSBL)	Consultation et Plaidoyer : Fournir une expertise sur les besoins des usagers, identifier les itinéraires populaires et mobiliser la communauté autour du Plan de Transport Actif.

7.6. Les mécanismes et disposition de mise en œuvre applicable pour les municipalités

7.6.1. Objectif 3.1 – Garantir la pérennité d'une base territoriale

Dispositions municipales obligatoires	Attente ciblée	Description de la disposition
Diversification des typologies de logements	Attente 4.1.1 : Offrir une réponse adaptée aux	Obligation d'inclure une mixité de types d'habitations (unifamilial, bifamilial, multifamilial) dans les nouveaux développements pour

	différentes problématiques en matière d'habitation.	répondre aux besoins des divers ménages (familles, aînés, personnes seules).
Logement abordable et social (Inclusion)	Attente 4.1.1 : Offrir une réponse adaptée aux différentes problématiques en matière d'habitation.	Adoption d'un règlement sur les accords de développement ou d'une politique d'inclusion exigeant un pourcentage de logements abordables ou sociaux dans les projets de grande envergure.
Logements accessoires (Habitations intergénérationnelles)	Attente 4.1.1 : Offrir une réponse adaptée aux différentes problématiques en matière d'habitation.	Autorisation au règlement de zonage des logements accessoires ou des suites en sous-sol pour accroître l'offre de logements à moindre coût dans les zones existantes.

7.6.2. Objectif 4.2 – Optimiser l'utilisation du sol et les investissements publics en orientant la croissance vers les milieux urbanisés

Dispositions municipales obligatoires	Attente ciblée	Description de la disposition
Normes de densité minimale	Attente 4.2.2 : Consolider le tissu urbain existant en priorisant le redéveloppement et la requalification des espaces disponibles et en augmentant la densité.	Inscription au règlement de zonage de seuils minimaux de densité (logements/hectare) pour éviter le sous-usage du sol dans les secteurs déjà desservis par les réseaux.
Périmètre d'urbanisation et limites de services	Attente 4.2.4 : Diminuer la consommation d'espace en encadrant l'expansion des activités résidentielles et urbaines de même que leur implantation diffuse sur le territoire.	Délimitation stricte de la zone de services (aqueduc/égout) au plan d'urbanisme pour prévenir le développement diffus en zone naturelle ou agricole.
Optimisation des infrastructures	Attente 4.2.3 : Optimiser les infrastructures et les équipements collectifs, notamment en matière de services à la collectivité, mobilité durable, desserte en eau et gestion des eaux usées.	Priorisation du développement sur les terrains vacants desservis (remplissage intercalaire) avant d'autoriser toute extension de rue ou de réseaux.
Caractérisation des milieux (PIIA)	Attente 4.2.1 : Planifier et structurer l'urbanisation en fonction des caractéristiques des différents milieux.	Application de règlements sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour adapter la forme urbaine aux spécificités locales (centre-ville vs quartier résidentiel).

7.6.3. Objectif 4.3 – Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports

Dispositions municipales obligatoires	Attente ciblée	Description de la disposition
Réduction des exigences de stationnement	Attente 4.3.1 : Planifier l'aménagement du territoire afin de contribuer à réduire la dépendance à l'automobile et à favoriser la mobilité durable.	Fixation de ratios de stationnement réduits ou de maximums autorisés pour les projets situés à proximité des axes de transport en commun.
Aménagement de réseaux actifs sécurisés	Attente 4.3.2 : Assurer la sécurité des usagers et la fonctionnalité des équipements et des infrastructures de transport.	Normes de lotissement imposant la création de trottoirs, de pistes cyclables et de liens de connectivité.
Zones de transit (TOD/Axes structurants)	Attente 4.3.1 : Planifier l'aménagement du territoire afin de contribuer à réduire la dépendance à l'automobile et à favoriser la mobilité durable.	Augmentation des densités permises et de la mixité d'usages dans un rayon de marche des pôles de transport collectif pour favoriser l'usage de modes alternatifs.
Normes de géométrie des rues	Attente 4.3.2 : Assurer la sécurité des usagers et la fonctionnalité des	Réglementation sur le design des rues (largeur de chaussée, rayons de virage)

	équipements et des infrastructures de transport.	visant à apaiser la circulation et à protéger les usagers vulnérables.
--	--	--