

**Transports**  
**Québec**  
Côte-Nord



*Vers un plan de transport  
pour la Côte-Nord*

**Proposition de plan de transport**



**Transports**  
**Québec** 

*Direction de la Côte-Nord*  
625, boul. Laflèche, bureau 110  
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5  
Téléphone : (418) 295-4765  
Télécopieur : (418) 295-4766

## Table des matières

Avant-propos.....	1	LA FONCTIONNALITÉ ET SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER .....	33
La définition et rôle du plan de transport.....	2	Thème 5 La sécurité .....	33
Le contexte de réalisation.....	3	Thème 6 La fluidité .....	35
Le processus d'élaboration.....	4	Volet 1 Le réseau routier .....	35
Le ministère des Transports sur la Côte-Nord.....	5	Volet 2 La traversée de la rivière Saguenay .....	37
Le cadre géographique.....	6	Thème 7 La qualité du réseau routier .....	39
La situation actuelle des transports.....	7	Thème 8 La classification fonctionnelle du réseau routier .....	41
Le rappel du diagnostic des transports par mode .....	8	LA QUALITÉ DE VIE ET LA GESTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.....	43
Les facteurs de déplacements : perspectives à long terme .....	9	Thème 9 La gestion des corridors routiers.....	43
Les principaux défis des prochaines années.....	10	Thème 10 L'environnement.....	45
La structure de la proposition.....	13	Volet 1 Le paysage et les aménagements paysagers.....	45
LA MOBILITÉ ET LA COMPLÉMENTARITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT .....	14	Volet 2 Les problèmes de bruit, poussière et vibration le long du réseau routier.....	47
Thème 1 La mobilité des personnes.....	14	Thème 11 Les parcs routiers .....	49
Volet 1 La desserte routière.....	14	UN SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT DES AUTRES BESOINS EN TRANSPORT .....	51
Volet 2 Les traverses maritimes .....	16	Thème 12 Le réseau cyclable.....	51
Volet 3 La desserte aérienne .....	18	Thème 13 Les véhicules hors-route .....	53
Volet 4 Le transport collectif terrestre.....	20	Thème 14 Les chemins forestiers .....	55
Thème 2 Le transport des marchandises.....	22		
Volet 1 L'intégration des modes de transport.....	22		
Volet 2 La circulation des véhicules lourds.....	24		
Thème 3 La dévolution des infrastructures .....	26		
LA DESSERTE DES LOCALITÉS ISOLÉES .....	28		
Thème 4 La desserte des localités isolées .....	28		
Volet 1 Les liens routiers.....	28		
Volet 2 L'organisation multimodale.....	30		

## Avant-propos

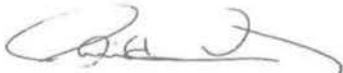
La Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports du Québec vous présente la proposition de Plan de transport pour la Côte-Nord. Entreprise à la fin de la ronde de consultations publiques par territoire de municipalité régionale de comté (MRC) à l'automne 2000 et à l'hiver 2001, la proposition de plan de transport est le fruit d'une réflexion qui a permis d'intégrer les connaissances à jour, les attentes du milieu et de dégager des pistes d'actions.

Volontairement succinct et articulé autour des principales thématiques, lesquelles sont issues des enjeux et des problématiques soulevées, ce document permet au Ministère d'établir les objectifs poursuivis en matière de développement des transports sur la Côte-Nord pour les prochaines années. Le plan de transport, de même que les autres outils de planification que sont le plan stratégique ministériel, les politiques sectorielles, les plans d'affaires, guidera et orientera le Ministère dans ses interventions. Plus que les autres instruments cependant, le plan de transport tente de traduire les préoccupations régionales et d'assurer ainsi l'interface avec la réalité socio-économique nord-côtière.

Il est important d'insister ici sur le fait que la proposition de plan de transport, comme son nom l'indique, ne constitue pas encore la version définitive du document, laquelle sera déposée par le ministère des Transports au terme de cette consultation et d'une validation par les autorités ministérielles. Par conséquent, vos réactions et vos commentaires sont attendus et seront pris en considération dans le souci d'une meilleure prise en compte des attentes régionales.

Nous vous convions donc à parcourir ce document et à le commenter de manière à vous prononcer sur la proposition de développement des transports qui vous est soumise en prenant appui sur votre expérience, et ce, dans une perspective résolument tournée vers l'avenir de la région.

Le directeur,



Claude Tremblay, ing.

## La définition et le rôle du plan de transport

Le plan de transport est l'instrument privilégié par le ministère des Transports pour identifier, à partir d'une vision globale des transports, de l'aménagement du territoire et du développement économique régional, les interventions prioritaires qui permettront de répondre adéquatement aux besoins de déplacement dans chaque région du Québec sur un horizon d'une quinzaine d'années. La population et les divers intervenants du milieu sont aussi associés à la réalisation des plans par l'intermédiaire d'activités d'information et de consultation.

Le plan de transport se veut un guide exprimant les lignes directrices afin de définir les priorités d'intervention. Ces lignes directrices seront un précieux outil pour le Ministère lors de la préparation de la programmation dans le cadre de ses activités courantes.

Les rôles du plan de transport sont multiples, autant pour le Ministère que pour les partenaires du milieu. Le plan de transport constitue un outil d'aide à la connaissance des transports puisqu'il donne lieu à la collecte et à l'analyse d'une importante quantité de données sur la situation actuelle et prévisible des transports. Il sert d'outil de mobilisation pour les intervenants dans le domaine du transport et de l'aménagement du territoire. La connaissance globale des transports qu'il apporte permet d'alimenter les réflexions et les analyses sur les transports tout en favorisant les échanges et les priorités régionales. Il sert d'outil d'aide à la décision, car il oriente la programmation des investissements.

## Le contexte de réalisation

La réalisation du Plan de transport de la Côte-Nord est encadrée par la démarche de planification stratégique entreprise par le ministère des Transports au cours des dernières années qui précise notamment sa mission et ses choix stratégiques<sup>1</sup>.

La mission du Ministère est d'assurer sur tout le territoire du Québec la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec. Les orientations du plan stratégique 2001-2004 qui encadrent l'élaboration du plan de transport sont :

- des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socio-économique du Québec;
- des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés;
- une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population.

Le plan de transport est aussi guidé par les orientations en matière d'aménagement du territoire qui ont été formulées dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement des communautés urbaines et des municipalités régionales de comté<sup>2</sup>. Les politiques et les programmes du Ministère permettent également de baliser la démarche du plan.

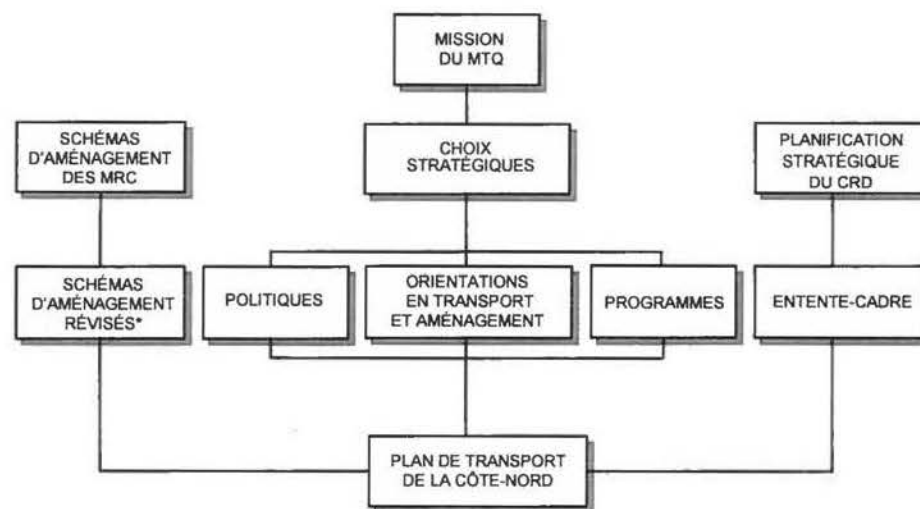
Cette démarche tient également compte de deux processus importants de planification ayant cours dans le milieu, soit la planification stratégique du CRD et le processus de révision des schémas d'aménagement des MRC. Enfin, l'élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord tient compte des réalités économiques, politiques, environnementales, nationales et internationales qui l'entourent. Le contexte de mondialisation des marchés, la réduction du déficit, la réflexion actuelle concernant la

<sup>1</sup> Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Plan stratégique 2001-2004, Québec, 2001.

<sup>2</sup> Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales, Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Québec, 1994, 89 p.

régionalisation et le partage des responsabilités entre les divers intervenants en transport constituent des variables à considérer dans la préparation du plan de transport.

## LE PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD ET LES INSTRUMENTS STRATÉGIQUES

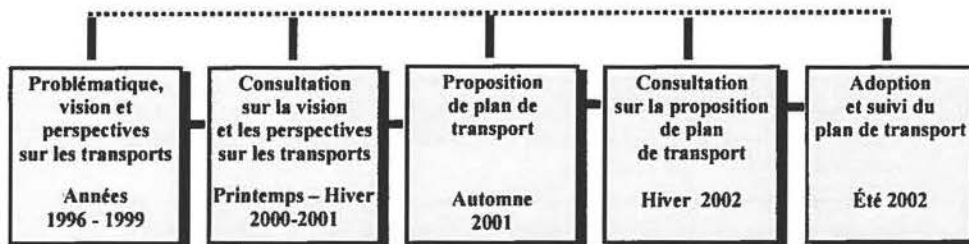


\* Les cinq MRC couvertes par le Plan de transport de la Côte-Nord ont amorcé, conformément à la LAU, le processus de révision de leur schéma.

## Le processus d'élaboration

La réalisation du Plan de transport de la Côte-Nord a été entreprise en 1996 et comprend les cinq étapes distinctes que l'on retrouve à la figure suivante.

### PROCESSUS DE RÉALISATION D'UN PLAN DE TRANSPORT



La première étape a consisté à colliger et à analyser une multitude de renseignements d'ordre technique. Cette étape s'est traduite par la réalisation de 17 études techniques sectorielles faisant état d'autant de problématiques se rattachant au transport. De plus, un document intitulé *Vision des transports pour la Côte-Nord* a été produit pour les fins de l'étape de consultation. Celui-ci présentait l'évolution tendancielle des transports, un diagnostic d'ensemble, des enjeux, des orientations préliminaires et des axes d'interventions potentiels.

La seconde étape constituant la phase de consultation sur la vision des transports s'est déroulée par territoire de MRC. La MRC de Minganie a été rencontrée le 23 octobre 2000, la MRC de Caniapiscau le 26 octobre, la MRC de La Haute-Côte-Nord le 6 novembre, la MRC de Sept-Rivières le 14 novembre, la MRC de Manicouagan le 16 novembre et la Basse-Côte-Nord le 26 janvier 2001 à La Tabatière. Environ 150 personnes ont pris part aux consultations et une quinzaine de mémoires ont été déposés à la Direction de la Côte-Nord. Un rapport de consultation a été produit et peut être consulté au besoin.

Le présent document s'inscrit dans la troisième étape de réalisation du plan de transport. Il s'agit de la proposition de plan de transport qui, à partir du bilan des problématiques et des attentes du milieu regroupés autour des orientations définies et de thèmes, suggère une série d'objectifs et de pistes d'actions devant guider les interventions du Ministère. La proposition de plan de transport a été conçue sous forme de fiches thématiques comprenant, outre les éléments cités, une section sur les partenaires, sur les indicateurs de résultats et sur les sources d'information complémentaires. Un document-annexe accompagne la proposition de plan de transport permettant ainsi de mettre à jour certaines informations contenues dans les fiches techniques et de préciser les pistes d'actions en localisant les interventions.

La consultation sur la proposition de plan de transport et son adoption constituent les deux prochaines étapes menant à la version finale du document. La consultation sur la proposition se fera auprès du conseil d'administration du Conseil régional de développement de la Côte-Nord qui constitue le principal partenaire du Ministère et l'organisme de consultation pour cette étape d'élaboration du plan. Les résultats de cette consultation seront intégrés à la proposition pour former la version qui sera soumise aux instances décisionnelles du ministère des Transports. La version finale du plan de transport sera déposée à la suite de l'approbation ministérielle, soit en principe à l'été 2002. Le plan de transport sera également accompagné, au moment de son dépôt, d'un plan d'action pluriannuel visant sa mise en œuvre où seront précisées les actions poursuivies à court terme.

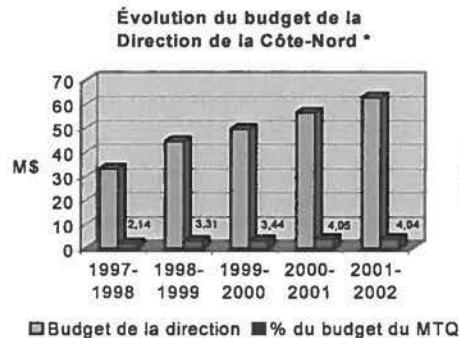
Une fois adopté, le plan de transport fera l'objet d'un suivi. La formule de suivi demeure encore à définir mais il est déjà envisagé d'y impliquer une table sectorielle sur les transports en collaboration avec le Conseil régional de développement de la Côte-Nord. L'horizon de planification est d'une quinzaine d'années, ce qui permet d'avoir une vision à long terme des transports. Cependant, comme le plan de transport se veut un outil dynamique, une révision est prévue à tous les cinq ans de manière à ce qu'il s'ajuste aux nouvelles réalités et qu'il réponde adéquatement à l'atteinte des résultats attendus.

## Le ministère des Transports sur la Côte-Nord

La Direction de la Côte-Nord agit à titre de représentante du ministère des Transports du Québec auprès de l'ensemble de la population nord-côtière. Son rôle consiste à planifier, à programmer, à élaborer et à réaliser les projets de développement, d'amélioration, de conservation, d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport, et ce, en tenant compte des besoins des groupes visés. De plus, elle administre les programmes d'aide en matière de transport des personnes et des marchandises, ainsi que ceux qui sont liés aux infrastructures.

Dans l'accomplissement de son mandat, la Direction de la Côte-Nord s'appuie sur une structure organisationnelle comportant une direction territoriale, dont les bureaux sont situés à Baie-Comeau, quatre centres de services (Les Bergeronnes, Baie-Comeau, Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre) de même que plusieurs sous-centres de services (Sacré-Cœur, Forestville, Manic-5, Fermont, Baie-Trinité, Port-Cartier, Rivière-au-Tonnerre, Aguanish, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin, Blanc-Sablon et Port-Menier). Elle compte 153 employés permanents et 114 employés occasionnels.

Le budget total de la Direction de la Côte-Nord était de 56,5 M\$<sup>1</sup> en 2000-2001. Ce



budget et son importance dans celui global du Ministère, n'a cessé de croître au cours des cinq dernières années. Il existe trois grands ensembles à l'intérieur desquels les actions du Ministère sont comptabilisées, soit :

- les dépenses aux fins de subventions;
- les dépenses d'exploitation du réseau;
- les dépenses d'immobilisation.

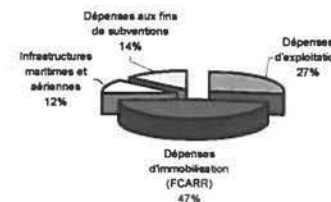
Les dépenses aux fins de subventions regroupent l'ensemble des programmes d'aide visant à soutenir les partenaires, soit dans l'entretien d'infrastructures de transport, soit dans l'exploitation de services de transport des personnes.

Les dépenses d'exploitation représentent les sommes investies afin de maintenir le réseau routier dans son état actuel. Ces dépenses récurrentes sont divisées selon qu'il s'agit d'entretien d'été ou d'hiver.

Les dépenses d'immobilisation sont celles qui prolongent significativement la durée de vie des infrastructures ou qui permettent l'amélioration du service comme, par exemple, l'ajout d'une voie de circulation. Contrairement aux deux autres types de dépenses qui sont financées à même les crédits attribués au ministère des Transports, les dépenses d'immobilisation trouvent leur financement dans le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR).

Enfin, les améliorations portées aux infrastructures autres que celles dédiées au réseau routier (quais, pistes d'atterrissage, etc.) sont comptabilisées dans la catégorie infrastructures maritimes et aériennes.

Budget de la direction en 2000-2001 par grands ensembles (56,5 M\$)



Le cadre financier est établi pour chaque exercice financier dans le respect des crédits accordés par le Conseil du trésor. Le budget alloué au ministère des Transports et au FCARR est ainsi fonction des priorités du gouvernement.

<sup>1</sup> N'incluant pas les salaires et frais de fonctionnement évalués à 7,0 M\$



## Le cadre géographique

La région de la Côte-Nord est située à l'extrémité nord-est du Québec. D'une superficie de 328 693 km<sup>2</sup>, cette région couvre près du quart du Québec. Elle est bordée au nord par le Labrador et la région Nord-du-Québec, à l'est par le fleuve Saint-Laurent, au sud par le Saguenay et la région de Québec et à l'ouest par la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Ce vaste territoire est relativement éloigné des grands centres du Québec. Baie-Comeau est situé à 422 kilomètres de Québec et à 676 kilomètres de Montréal. Sept-Îles se trouve à 230 kilomètres encore plus à l'est.

À l'exception des localités de la Basse-Côte-Nord en voie de municipalisation, les municipalités de la Côte-Nord et les terres publiques environnantes sont regroupées dans cinq MRC : La Haute-Côte-Nord, Manicouagan, Caniapiscau, Sept-Rivières et Minganie.

D'une superficie de 12 508 km<sup>2</sup>, la MRC de La Haute-Côte-Nord est la MRC la plus méridionale de la région. Les quelques 13 400 habitants recensés en 1996 sont répartis aujourd'hui dans huit municipalités et une réserve montagnaise.

La MRC de Manicouagan, d'une superficie de 39 462 km<sup>2</sup>, s'étend pour sa part du sud au nord le long de la rivière du même nom jusqu'à l'île René-Levasseur. La MRC comprend huit municipalités et une réserve montagnaise regroupant une population de 36 180 habitants, dont 70 % résident dans la ville de Baie-Comeau.

Localisée au nord-est du Québec, à la frontière du Labrador, la MRC de Caniapiscau d'une superficie de 81 184 km<sup>2</sup> compte à peine 4 600 habitants répartis dans deux municipalités et deux réserves.

La MRC de Sept-Rivières, d'une superficie de 32 153 km<sup>2</sup>, compte quant à elle, cinq municipalités et une réserve montagnaise totalisant, en 1996, 36 300 habitants. La ville de Sept-Îles constitue le second pôle régional avec également 70 % de la population de la MRC.

La Minganie est un territoire relativement vaste et peu peuplé qui possède la particularité d'être à la fois continental et insulaire. On estime à 125 000 km<sup>2</sup> la superficie de cette MRC qui regroupe sept municipalités et deux réserves. Ses 7 000 habitants sont répartis sur le littoral du territoire de même qu'à Port-Menier sur l'île d'Anticosti.

Enfin, la région de la Basse-Côte-Nord, située à l'extrémité est du territoire, possède une population d'environ 5 700 habitants répartie entre Kegaska et Blanc-Sablon, soit une distance de 400 km dans sa portion littorale. Un total de cinq municipalités, comprenant quinze localités, et deux réserves montagnaises regroupent la population de ce territoire.

Sur le plan physique, le territoire de la Côte-Nord est composé de deux unités physiographiques : le massif rocheux Laurentien et la côte du fleuve Saint-Laurent. Le massif occupe plus de 90 % du territoire. La roche en place, toujours présente dans le paysage, a modelé des collines arrondies entrecoupées d'encoches et de fractures. Les sommets d'importance se trouvent au nord principalement, les monts de Babel et Groulx dépassant les 1 000 mètres d'altitude. Ce territoire irrégulier est aussi parsemé de lacs et de cours d'eau puissants. Une telle physionomie fait en sorte que le territoire intérieur de la Côte-Nord est plus difficilement accessible et que les routes de pénétration ont des tracés sinueux et des profils comportant souvent de fortes pentes.

Inversement, la zone côtière présente généralement un territoire plat à l'exception de quelques secteurs bien circonscrits présentant un paysage plus accidenté; ce sont les cas des avancées du massif précambrien du secteur des Bergeronnes et du secteur de Franquelin. Cette zone côtière est également entrecoupée de nombreuses rivières et présente un sol meuble constitué de dépôts fluvio-glaciaires et marins; on y retrouve aussi de nombreuses cuvettes au fond imperméable supportant des tourbières de grandes étendues.

Un tel relief a facilité l'aménagement de la route 138 présentant un profil beaucoup moins irrégulier que ceux des routes 389 et 385 qui s'enfoncent à l'intérieur des terres. Par contre, en raison du fait que l'on se trouve en zone côtière, la route 138 doit franchir l'embouchure de nombreux cours d'eau, ce qui a pour conséquence la construction de plusieurs ponts de dimensions respectables. Cette hydrographie complique également l'aménagement de toutes les infrastructures linéaires longeant la côte : sentiers de motoneige, aménagements cyclables, etc.

## La situation actuelle du transport

Le ministère des Transports est responsable, sur la Côte-Nord, d'un réseau routier d'une longueur totale de 2 016 kilomètres. Ce réseau est composé de 1 412 kilomètres de routes nationales, de 9 kilomètres de routes régionales, de 212 kilomètres de routes collectrices et de 383 kilomètres de routes d'accès aux ressources.

La route nationale 138 longeant le fleuve Saint-Laurent relie la municipalité de Tadoussac jusqu'à Natashquan sur près de 800 kilomètres. Par la suite, jusqu'à Blanc-Sablon, la route 138 se développe par tronçons isolés reliés par les traversiers. La route nationale 172, d'une longueur d'environ 40 kilomètres sur la Côte-Nord, relie les municipalités de Tadoussac et Sacré-Cœur et se poursuit plus au nord jusqu'à Chicoutimi. Les autres routes nationales relient, d'une part, sur une longueur de 570 kilomètres, du sud au nord, Baie-Comeau à Fermont (route 389) en se poursuivant au Labrador et, d'autre part, la municipalité de Forestville au canton de Labrieville (route 385).

Pour ce qui est du transport ferroviaire, la desserte se caractérise par des réseaux privés reliant les secteurs miniers aux centres portuaires de Sept-Îles, Port-Cartier et Havre-Saint-Pierre. Les lignes ferroviaires de QNS&L (plus de 550 km) et Québec Cartier (plus de 400 km) pénètrent profondément à l'intérieur des terres. Ces lignes ne sont pas reliées entre elles; aucune ligne ferroviaire ne longe la côte et ne rattache directement la région au réseau ferroviaire national. Toutefois, un service de traversier-rail fait la liaison Baie-Comeau-Matane et assure ainsi une connexion au réseau ferroviaire national pour l'expédition des marchandises et l'approvisionnement, principalement pour la sous-région de Baie-Comeau.

Au plan maritime, la présence de 1 300 kilomètres de côtes a favorisé l'émergence de plusieurs installations portuaires (incluant la Basse-Côte-Nord) dont quatre ports à vocation nationale et internationale : Sept-Îles-Pointe-Noire, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre. Par ailleurs, en raison d'un isolement relatif, la Côte-Nord est reliée aux autres régions du Québec par plusieurs traverses maritimes : Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, Les Escoumins-Trois-Pistoles, Rimouski-Forestville, Baie-Comeau-Godbout et

Matane, Blanc-Sablon-Sainte-Barbe (Terre-Neuve); de plus, les localités de la Basse-Côte-Nord sont reliées entre elles par une desserte maritime.

Le transport aérien joue un rôle essentiel dans cette vaste région de la Côte-Nord. Une quinzaine d'aéroports, huit de propriété fédérale (comprenant Wabush), six de propriété provinciale et deux de propriété municipale desservent le territoire. Sept-Îles agit comme pivot de nombreuses liaisons aériennes régulières régionales, interrégionales et même nationales alors que Baie-Comeau constitue le deuxième aéroport régional. Le territoire le plus isolé de la Basse-Côte-Nord et du secteur Schefferville/Fermont est desservi par des aéroports locaux et par des hélicoptères. Le transport aérien des malades est également offert à l'ensemble de la région mais ne relève cependant pas de la mission du ministère des Transports du Québec.

Le transport interurbain dessert la Côte-Nord jusqu'à Havre-Saint-Pierre. Des lignes régulières relient la Côte-Nord à Québec sept jours par semaine en raison de quatre liaisons par jour (deux allers et deux retours) pour Baie-Comeau-Québec. Il en va de même entre Sept-Îles et Baie-Comeau et entre Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre, mais à raison de deux liaisons par jour (un aller et un retour).

En ce qui a trait au transport en commun, la région compte un organisme municipal de transport localisé sur le territoire de la municipalité de Baie-Comeau et doté d'une seule ligne avec deux autobus offrant le service. La région compte également deux services de transport adapté en 2001 situés dans la MRC de Sept-Rivières avec une municipalité membre (Sept-Îles) ainsi que dans la MRC de Manicouagan englobant cinq municipalités.

Quant au transport scolaire, on retrouve trois commissions scolaires en 2000 avec un total de près de 13 588 élèves inscrits et plus de 54,9 % de la clientèle transportée. Enfin, l'activité du taxi est présente en 2001 dans deux agglomérations et 16 régions de taxis avec 100 permis; cette activité dessert 27 municipalités pour 86,9 % de la population.

## **Le rappel du diagnostic des transports par mode**

### **Un réseau routier national unique utilisé à plusieurs fins**

En terme de capacité, le réseau routier nord-côtier est loin d'être saturé et il y a une relative stabilité du nombre d'accidents au cours des dernières années. En revanche, la circulation des véhicules lourds s'est fortement accrue et se fait sentir à plusieurs niveaux. La traverse Tadoussac-Bale-Sainte-Catherine connaît, pour sa part, des périodes de forts achalandages saturant ainsi le service et affectant la fluidité du réseau routier. Cette fluidité est également affectée par le peu de zones de dépassement et par l'urbanisation des abords de route à l'intérieur et à l'extérieur des noyaux villageois. De même, l'unicité du réseau routier force une cohabitation souvent difficile entre certaines catégories d'usagers, et ce, notamment dans les traversées d'agglomération. Enfin, sur le plan géométrique, le réseau routier présente plusieurs lacunes (courbes prononcées, pentes abruptes, etc.) lesquelles affectent particulièrement les routes d'arrière-pays (routes 385 et 389).

### **Un réseau maritime imposant constituant l'assise du développement de la Côte-Nord**

Le réseau maritime est imposant et essentiel au transport des produits de la Côte-Nord, notamment du minerai de fer et d'ilménite. La présence des nombreuses installations portuaires dénote l'importance qu'a joué ce mode de transport dans le développement de la Côte-Nord. Aujourd'hui, et malgré cette présence, le transport des marchandises par voie d'eau est très peu exploité. De même, le caractère insulaire de la Côte-Nord rend nécessaire le recours aux services de traverses maritimes pour les personnes. Cependant, et malgré ces besoins, l'organisation de ces services ne semble pas correspondre à la demande puisqu'il y a saturation à certains endroits et pénurie de clientèles à d'autres. Enfin, et tout comme dans le dossier des aéroports, la dévolution des infrastructures maritimes de la part du gouvernement fédéral menace à moyen terme la survie de certains petits ports à faible volume.

### **Un réseau ferroviaire indispensable mais sous-utilisé**

Le réseau ferroviaire, propriété exclusive des exploitants miniers, est un élément indispensable du transport intermodal des marchandises. La présence de cet équipement pourrait d'ailleurs bénéficier à d'éventuels exploitants et prospecteurs de ressources (bois et autres gisements) pouvant alléger par le fait même le réseau routier. En contrepartie, de fortes pressions s'exercent pour mettre fin au service de passagers offert entre Sept-Îles et Schefferville en raison de sa non-rentabilité. Un arrêt complet de ce service aurait des répercussions sur l'accessibilité des résidents, notamment ceux qui sont non reliés au réseau routier et pour le développement du potentiel touristique que représente le parcours longeant la prestigieuse rivière Moisie.

### **Un réseau aérien bien développé mais aujourd'hui incertain**

Compte tenu de l'éloignement et de l'isolement de certaines localités, le réseau aérien nord-côtier est relativement bien développé en terme de disponibilité des infrastructures mais jugé défaillant sur le plan du service. Les nord-côtiers, comme ceux des autres régions du Québec, subissent les aléas des ajustements fréquents de l'offre des transporteurs, à l'exception du réseau aérien secondaire en Basse-Côte-Nord où des services de base sont assurés notamment par une subvention du Ministère. Pour sa part, le retrait à terme du gouvernement fédéral de la propriété, de l'exploitation et du financement de certains aéroports risque de compromettre le maintien de certains équipements considérant la charge qu'ils représentent pour les communautés locales.

## Les facteurs de déplacements : perspectives à long terme

### La population

La région de la Côte-Nord, comme d'autres régions du Québec, s'achemine, selon les prévisions démographiques, vers une diminution globale de sa population d'ici 2016. Selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), la population de la Côte-Nord, estimée autour 105 100 habitants en 1996, ne sera que de 94 200 habitants en 2016, soit une diminution d'environ 11 %<sup>1</sup>. Ces prévisions s'appuient évidemment sur les tendances actuelles, mais rien ne laisse présager que des modifications majeures pourraient survenir et inverser ces tendances.

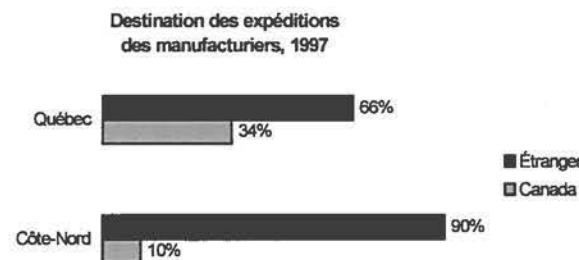
Toutefois, la population totale et son évolution ne sont pas toujours représentatives de l'évolution de la demande en matière de transport. À preuve, on observe actuellement sur la Côte-Nord, notamment à la traversée Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, que cette demande croît plus rapidement que la population totale. Certains facteurs comme l'évolution du taux de motorisation, l'évolution du taux de rétention du permis, etc., peuvent expliquer en partie cette tendance. Toutefois, avec la sortie progressive des baby-boomers de la population active, l'incidence de ces facteurs sur l'accroissement de la demande en fait de transport devrait s'amenuiser graduellement d'ici 2016, le plus fort de la vague s'étant déjà manifesté.

### L'extraction et la transformation

Les produits régionaux sont, en raison du très faible nombre de consommateurs locaux, réservés à une consommation extrarégionale, voire à une exportation vers l'étranger. Aujourd'hui, 28 % des expéditions minérales, 22 % des valeurs de débarquement de poissons, 15 % de la production forestière, 22 % de l'énergie électrique et 31 % de la capacité de production d'aluminium du Québec ont pour territoire d'origine la Côte-Nord.

De plus, la région possède des réserves abondantes de matières premières pour plusieurs années à venir. Les mines de fer et d'ilménite en opération ont respectivement une espérance de vie de 60 et 40 ans. Plusieurs gisements miniers sont en attente d'exploitation : le gisement de graphite du lac Knife près de Fermont, le gisement de

<sup>1</sup> Institut de la statistique du Québec, Évolution de la population du Québec, des RA et des MRC, Perspectives démographiques des régions administratives et des municipalités régionales de comté 1996-2021, Édition 2000 : mise à jour du Scénario A, www.stat.gouv.qc.ca.



Source : Profil économique de la région de la Côte-Nord, Édition 2001, Ministère de l'Industrie et du commerce

d'exploitation des forêts, de même que leur deuxième et troisième transformation souhaitée par le milieu ont des exigences en matière de circulation des produits tant pour le transport vers la côte que pour l'expédition à l'extérieur de la région. Les déplacements pendulaires avec la rive sud des travailleurs du secteur de la forêt devraient également se maintenir en fonction de l'évolution de ce secteur économique.

### Le tourisme

Une autre activité économique qui sollicite des demandes en transport sur le territoire, c'est le développement touristique. Les petites municipalités comptent particulièrement sur le tourisme pour diversifier leur économie. Tous les modes de transport sont visés : la route, les traverses, les dessertes maritimes, le chemin de fer, le réseau aérien et la motoneige sont envisagés pour attirer les clientèles touristiques.

En somme, la Côte-Nord est une région dont les besoins en transport sont surtout liés aux besoins de développement économique et, plus particulièrement, aux besoins de transport des marchandises et des clientèles touristiques. Quant au transport public des personnes, la faible population régionale et l'absence de perspective de croissance font en sorte que les besoins futurs sont plutôt liés à une adaptation des infrastructures et des services au phénomène du vieillissement de la population.

zirconium au lac Brisson au nord de Schefferville, les sables lourds de la rivière Natashquan, de même que les gisements potentiels de dolomie et silice. Tout ce potentiel d'exploitation de nouveaux produits miniers et de nouvelles zones

## Les principaux défis des prochaines années

À la lumière des sections précédentes et de l'ensemble des résultats des étapes antérieures, le Ministère retient les cinq grands enjeux suivants auxquels il aura à faire face au cours des prochaines années.

### La mobilité et la complémentarité des systèmes de transport

La Côte-Nord se distingue par la dimension du territoire, la dispersion des ressources à exploiter, la dispersion de sa population, la présence marquée de tous les modes de transport. On y observe, en particulier, un réseau de transport multimodal bien élaboré qui doit avant tout son développement aux besoins d'exploitation et d'expédition des ressources naturelles du milieu. On y observe également une fragilité de ce réseau, en partie en raison de sa forte dépendance envers le dynamisme économique régional, mais aussi en raison de la quantité et des dimensions des infrastructures en place pour desservir une faible population dispersée sur un très grand territoire. De plus, bien des infrastructures de transport dépendent localement d'une seule activité économique. La plus grande part des marchandises provient ou est destinée à d'autres régions du Québec du transport des personnes, le réseau de transport de la Côte-Nord, notamment dans le secteur de Tadoussac, est utilisé durant l'été par une population majoritairement extrarégionale. L'économie de la Côte-Nord est donc intensivement dépendante de ses liens avec l'extérieur.

**Maintenir la  
mobilité des  
personnes et des  
biens vers  
l'extérieur et au sein  
de la région**

En raison de l'importance que prend le réseau de transport de marchandises dans le développement de la Côte-Nord, on doit aussi penser à la nécessité d'avoir un réseau de base pour le transport collectif des populations. Or, pour permettre à toute la population de communiquer avec le monde extérieur, il doit exister un réseau minimum de transport des personnes; cela suppose un réseau de base de transport terrestre, aérien et maritime.

Il faut aussi considérer, comme ailleurs au Québec, qu'il y a sur la Côte-Nord des gens qui n'ont pas les moyens d'avoir une automobile ou d'utiliser le transport aérien. De plus, certains endroits sont difficiles d'accès à des prix abordables par les deux moyens de transport énoncés précédemment. Il doit donc être conservé un réseau de transport collectif terrestre des personnes qui rejoigne le plus grand nombre possible d'individus.

### La desserte des localités isolées

Le territoire de la Côte-Nord est également caractérisé par la présence de localités que l'on ne peut atteindre par voie routière. C'est le cas de la Basse-Côte-Nord et des localités de l'île d'Anticosti et de Schefferville. Ces localités doivent donc être desservies par voie maritime, aérienne ou ferroviaire selon le cas.

**Assurer et  
améliorer la  
desserte des  
localités  
isolées**

L'accessibilité à ces territoires n'est cependant pas la principale difficulté rencontrée. La problématique de base touche plutôt l'efficacité et l'organisation des modes de transport mis en place ainsi que le coût lié à l'utilisation de ces modes.

### La fonctionnalité et la sécurité du réseau routier

Dans le développement de la Côte-Nord, la route est venue tardivement. Les voies d'eau ont d'abord servi pour l'exploitation de la fourrure, les pêches, le transport du bois jusqu'aux scieries de la côte; les ports en eau profonde ont permis l'implantation de grandes usines de pâte et papier; le chemin de fer a permis l'exploitation du minerai de l'arrière-pays; l'avion a atteint les communautés isolées. En fait, la route 138 n'a joint Baie-Comeau qu'en 1943, Sept-Îles en 1961, Havre-Saint-Pierre en 1976 et Natashquan en 1996. La route 389, qui permet d'atteindre Fermont et le Labrador, n'a été complétée qu'à la fin des années 80.

Très rapidement, de par la souplesse du transport routier, les entreprises et les individus se sont tournés vers le réseau routier pour le transport des marchandises et des personnes. À un point tel que ce mode de transport s'est mis à concurrencer et,

dans certains cas, à remplacer les autres modes de transport. L'amélioration des performances des véhicules, l'évolution des attentes des usagers et la croissance rapide de l'utilisation du réseau routier posent aujourd'hui de nouveaux défis au réseau routier existant en termes de fluidité, de congestion et de sécurité.

### **Améliorer la fluidité et la sécurité du réseau routier**

De plus, des conditions climatiques hivernales particulièrement rudes et une topographie souvent difficile conjuguées à l'étendu du réseau et aux nombreuses structures contribuent actuellement au défi du maintien même de l'intégrité des infrastructures existantes.

Des efforts particuliers doivent donc être consentis pour améliorer, ce qui sous-entend préalablement de maintenir, la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier nord-côtier dans son ensemble.

### **La qualité de vie du milieu et la gestion des infrastructures de transport**

L'implantation et l'utilisation des infrastructures de transport sur le territoire ne se font pas sans répercussions sur l'environnement et le milieu de vie des populations. Les infrastructures elles-mêmes (routes, quais, aéroports, rails) et aussi leur utilisation (circulation, achalandage), même si elles s'avèrent essentielles à la mobilité des personnes et des biens, génèrent des impacts non négligeables qui doivent être adressés.

Au chapitre de la route, les impacts sur l'environnement sont intégrés progressivement dans les pratiques courantes du Ministère, notamment au moment de la construction de nouveaux tronçons. Par ailleurs, la présence des infrastructures routières a favorisé une organisation de l'espace axée essentiellement sur le véhicule motorisé et a fait en sorte que les clientèles plus vulnérables des rues principales des agglomérations, tels les piétons et les cyclistes, s'y sentent parfois inconfortables. Ce développement des milieux de vie autour des axes de transport contribue, notamment par la multiplication des accès privés, à l'accroissement des conflits et aux risques d'accidents. Le défi que posent ces problématiques en est un de gestion des infrastructures de transport en prenant en compte les préoccupations des différents intervenants et

### **Concilier les différentes vocations de la route**

usagers de la route dans la définition de mesures visant l'amélioration de la qualité de vie des villes et villages nord-côtiers.

En plus de générer une plus grande sécurité routière et une circulation plus efficace, une gestion éclairée et concertée des corridors routiers limite le nombre de gens exposés aux impacts environnementaux de cette circulation (bruit, vibration, exposition au transport de matières dangereuses, etc.). En protégeant les corridors routiers et en réaménageant les traversées d'agglomération en tenant compte des caractéristiques du milieu, l'on contribue également à une valorisation du paysage, élément important de la promotion touristique de la Côte-Nord.

### **Un soutien au développement des autres besoins en transport**

La Côte-Nord a développé avec le temps un ensemble de réseaux de transport répondant aux besoins spécifiques de certains usagers tels que les routes forestières pour l'exploitation de la forêt et l'accès à la villégiature (4 000 km) et un réseau de pistes de motoneige reliant la côte d'une extrémité à l'autre (1 300 km). D'autres réseaux comme les voies cyclables et les sentiers de VTT, encore embryonnaires il y a quelques années, connaissent un développement soutenu suivant les efforts des différents usagers et des communautés locales.

### **Contribuer au développement harmonieux des réseaux**

De par leur vocation associée étroitement au domaine du loisir et du tourisme, le développement de ces infrastructures relève avant tout de la responsabilité d'un autre ministère, de municipalités ou d'organismes locaux. Le ministère des Transports du Québec souhaite néanmoins pouvoir contribuer à soutenir leur développement dans la mesure de sa mission, de ses orientations et de ses politiques. De plus, comme ces réseaux finissent souvent par croiser sur le territoire le réseau routier à la charge du Ministère, celui-ci souhaite pouvoir contribuer à la concertation des multiples organismes et partenaires concernés de manière à assurer une harmonisation entre les réseaux et à clarifier les responsabilités de chacun.

## **En conclusion**

Le diagnostic des transports pour la Côte-Nord a fait ressortir le besoin du maintien et du développement d'un réseau de transport multimodal équilibré. Les grands enjeux et les orientations proposées sont donc orientés sur la préservation des réseaux existants et l'amélioration de ceux-ci dans une perspective de soutien économique et de desserte efficace de toutes les communautés au moindre coût.

En pratique cela signifie la recherche du maintien et du développement des réseaux maritime, aérien et ferroviaire mais également l'amélioration du réseau routier afin que celui-ci satisfasse les besoins de circulation des marchandises et des personnes tout en limitant les répercussions sur l'environnement humain et physique.

La recherche d'une plus grande efficacité et d'une plus grande rentabilité de tous les modes de transport devrait permettre à toutes les communautés de mettre à profit leur potentiel économique ainsi que de conserver et d'améliorer différents services de transport déjà offerts à la population. Cette recherche ne se fera pas sans analyser sérieusement la performance socio-économique des solutions possibles. Les solutions et/ou les équipements trop dispendieux par rapport aux capacités et aux besoins réels du milieu minent les énergies et mettent en péril les services de base des communautés. Les pistes d'action devront, dans ce contexte, être mises en oeuvre de concert avec les différents partenaires et de manière à améliorer la qualité et la performance des réseaux tout en soutenant en priorité les projets à forte incidence socio-économique.

# La structure de la proposition

La proposition de Plan de transport pour la Côte-Nord a été élaborée essentiellement sous la forme de fiches thématiques. Cette formule a été retenue principalement pour ses

qualités : facilité de consultation, concision de la présentation et structuration uniforme des informations. Chaque fiche contient donc les éléments suivants :

La fiche réfère à un thème et peut être subdivisée en volets.

Cette section reprend les éléments des études techniques, du diagnostic et des consultations.

Les pistes d'action précisent les moyens pour atteindre les objectifs.

Les partenaires sont en soutien à titre participatif ou consultatif à la mise en œuvre des actions.

Les indicateurs permettent de mesurer l'efficacité des actions et donc l'atteinte des objectifs.

## LA FONCTIONNALITÉ ET LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

### 6 La fluidité Volet 1 : Le réseau routier

#### Bilan des problématiques

- Compte tenu des très faibles états de saturation, il y a très peu de problèmes de congestion sur le réseau routier nord-côtier. La fluidité sur la Côte-Nord est plutôt affectée par le peu de zones de décongestion et par certaines caractéristiques géométriques de réseaux routiers (dévers, pentes et courbes affectant la visibilité). Cependant, les zones de congestion sont plus élevées sur le route 138. Néanmoins, les études de circulation sont plus élevées sur le route 289.
- Les points critiques ont pour effet de ralentir considérablement la circulation, particulièrement les véhicules lourds. En plus de devoir passer derrière les camions chargés, les automobilistes doivent par la suite envisager le dépassement du camion de manière qui se fait de manière conventionnelle à la circulation des routes. Le dépassement de ces camions, qui peuvent dépasser parfois à 0,5 seconde plus longtemps de plus en plus de camions de type S), augmente par conséquent les risques de collisions généralement au moment d'initiation des dépassements.
- La fluidité de la circulation se trouve également affectée par le passage à travers de certaines zones à décongestion partielles (notamment, en ce qui concerne le passage par les zones de décongestion partielles, notamment les zones de décongestion contribuent également à comprimer la fluidité le long du réseau routier nord-côtier).
- Enfin, pour une route nationale, telle que le route 138, les mesures de MTO préparent la possibilité de décongestion sur au moins 80 % de la longueur totale du segment dans les deux directions. Les zones de décongestion comprennent à la fois des routes nationales de décongestion (en termes de MTO), des zones de décongestion pour véhicules légers (dans les zones partielles) et le mélange de ces deux de manière de bonne visibilité (zones partielles).
- Les zones de décongestion sont particulièrement insuffisantes dans la portion de l'axe de la Côte-Nord à Saint-Léonard, les zones de décongestion sont plus faibles de ce qui précède le reste.
- En ce qui concerne les routes 172, 283, 389 et 138 (portion à l'est de Saint-Léonard), compte tenu des faibles états de saturation, toute la circulation de ces routes est fluide.

#### Pistes d'action

- Financer ou compléter les projets existants visant la correction des défauts et de prévenir l'amélioration de la fluidité.
- En complément aux grands projets, réaliser des projets plus modestes de zones de décongestion adaptées aux contextes, en ciblant prioritairement les secteurs où le dépassement est très difficile et où la circulation est plus élevée.
- Intégrer, dès les étapes de conception, les préconisations en matière de possibilités de dépassement lors de la définition de tous les projets à l'attention des zones de décongestion.
- Améliorer la fluidité dans certains villages nord-côtiers par la réalisation de manœuvres adaptées aux situations, dont la réalisation de voies de contournement lorsque les conditions le permettent et les impacts de la circulation le justifient.
- Le travail avec les communautés locales et les impacts de la circulation le justifient.
- Enfin, dans le cadre de la planification des axes privés qui peuvent contribuer à long terme la fluidité de la route 138.
- Dans l'optique de la Politique québécoise de transport terrestre et fluvial, favoriser l'adoption de l'axe de la Côte-Nord pour le transport de certaines marchandises en provenance ou à destination de la Côte-Nord, réduisant ainsi les effets des véhicules lourds sur le réseau de routes nationales.

#### Partenaires

- MRC
- Municipalités

#### Indicateurs d'atteinte de résultat

- Augmentation de la proportion du réseau routier affecté des possibilités de dépassement au long des routes.
- Stabilisation ou diminution du taux d'accidents graves sur le réseau routier par kilomètre.
- Meilleure ou amélioration de la part des routes nationales dans la composition des véhicules de marchandises transportés en provenance ou à destination de la Côte-Nord.

«Étudier les effets de la forme des routes sur la circulation et les impacts de ces effets.»

#### Attentes du milieu

- Améliorer les infrastructures routières pour tenir compte notamment de l'usage de tourisme et de sa diffusion croissante avec les véhicules lourds.
- Améliorer la visibilité des zones de décongestion (pour le dépassement des véhicules lourds) et favoriser le passage des véhicules lourds (pour les plus grands réseaux routiers).

#### Objectifs

- Le travail de planification de l'axe de la Côte-Nord se fait sur l'ensemble des conditions relatives au fait des facteurs qui contribuent à améliorer la fluidité de la Côte-Nord sans particulièrement visé par les mesures proposées, puisque la situation y est plus critique. Outre les projets relatifs déjà définis à la planification du Ministère qui permettent l'atteinte d'une meilleure fluidité, plusieurs autres projets relatifs peuvent également améliorer sensiblement la problématique.
- Améliorer la fluidité de la circulation dans les secteurs à faible potentiel de décongestion.
- Assurer le maintien à long terme de la fluidité sur le réseau routier tout en prenant en considération les autres besoins liés à la route.
- Réaliser le nombre de véhicules lourds sur la route par l'utilisation accrue de routes nationales de transport.

#### Échéance

- Moyen terme
- Court terme
- Action en concertation de travail
- Moyen terme
- Action en concertation
- Moyen et long terme

#### Pour plus d'information

- Études individuelles, Tome I, Chapitre 8, Le réseau routier, avril 1996
- Vision des transports, document de consultation, avril 1996
- Comptes rendus et minutes des consultations tenues par le réseau de MRC, février 2001
- Document – avis sur le plan de transport des zones de décongestion, février 2002

Chaque thème est regroupé en fonction des grands enjeux régionaux.

Ces attentes sont issues des consultations et des mémoires.

Les objectifs sont formulés par thème.

L'échéance précise la portée de l'action : court terme (0-5 ans), moyen terme (5-10 ans) et long terme (10 ans et plus).

Le thème développé est issu d'un ensemble de documents auxquels peut référer le lecteur au besoin.



## LA MOBILITÉ ET LA COMPLÉMENTARITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT

### 1 La mobilité des personnes

#### Volet 1 : La desserte routière

##### Bilan des problématiques

- Le territoire de la Côte-Nord est vaste, les villages éloignés les uns des autres et les perspectives sur le plan démographique indiquent une stabilisation, sinon une baisse à long terme de la population nord-côtière dans son ensemble.
- À l'exception des secteurs isolés de la Minganie (Anticosti), de la Basse-Côte-Nord et du nord de la Caniapiscou (Schefferville)<sup>1</sup>, l'ensemble des villages de la Côte-Nord est relié au réseau routier québécois par trois routes nationales que sont les routes 138, 172 et 389.
- À l'exception des requêtes des résidents de la Basse-Côte-Nord, seul le lien potentiel entre le Relais Gabriel et le barrage SM-3 fait figure de demandes du milieu en matière de nouveau lien routier. Ainsi, un peuplement majoritairement côtier et une très faible occupation du territoire intérieur expliquent en bonne partie le peu d'exigences pour le déploiement de nouveaux liens routiers publics dans l'arrière-pays.
- En revanche, l'unicité des liens routiers desservant les villages nord-côtiers exige le maintien et l'amélioration constante des conditions routières existantes favorisant la mobilité des populations.
- Dans ce contexte, tout nouveau développement routier doit être nécessairement justifié à la fois sur la base de sa rentabilité financière, sociale, économique et environnementale.

<sup>1</sup> Voir la fiche 4 sur la desserte des localités isolées

##### Attentes du milieu

- La réalisation de divers projets routiers majeurs en vue d'améliorer les conditions routières nord-côtiers :
  - la construction d'un pont sur le Saguenay;
  - la réfection complète de la route 389 (particulièrement le tronçon Fire-Lake – Fermont);
  - le prolongement de la route 138 en Basse-Côte-Nord;
  - la réalisation de la bretelle SM-3 et la prise en charge de la route de SM-3;
  - l'amélioration des routes 138, 172 et 385 ;
  - l'établissement d'un lien routier entre Schefferville et Caniapiscou ou entre Schefferville-Menihek et Esker (au Labrador)<sup>2</sup>

##### Objectifs

Les objectifs poursuivis par le Ministère à ce chapitre sont doubles puisqu'ils visent à améliorer les conditions routières existantes sans pour autant laisser de côté les opportunités qui s'offrent à lui de répondre plus adéquatement aux besoins qui évoluent dans le temps.

- Favoriser la mobilité des populations nord-côtiers essentiellement par le maintien et l'amélioration des conditions routières existantes.
- Assurer le suivi et l'analyse de diverses opportunités visant l'amélioration de la desserte routière nord-côtière.
- Accroître la concertation et le partenariat dans l'analyse des opportunités.

<sup>2</sup> Aussi abordé dans le plan de transport du Nord-du-Québec

### Pistes d'action

- Apporter les corrections nécessaires au réseau routier en fonction des actions visées aux thèmes sur la sécurité, la fluidité et la qualité du réseau routier.
- Contribuer aux analyses d'opportunités de différents projets de développement et d'amélioration de la desserte routière.
- Associer étroitement des représentants du milieu dans la définition et le suivi de l'analyse des opportunités.

### Échéance

Action continue

Action continue

Action continue

### Partenaires

- MRC
- Municipalités
- Gouvernement fédéral
- Autres intervenants en fonction des projets

### Pour plus d'information

- Études techniques, Tome I, chapitre 9. Le réseau routier, novembre 1997
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001

### Indicateurs d'atteinte de résultat

- Maintien et amélioration des temps de déplacement théorique sur la Côte-Nord
- Amélioration des indices d'orniérage, de rugosité et de fluidité
- Nombre de km de route sur lequel est faite une intervention d'amélioration
- Nombre de km de route sur lequel est fait du développement

## LA MOBILITÉ ET LA COMPLÉMENTARITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT

### 1 La mobilité des personnes Volet 2 : Les traverses maritimes

#### Bilan des problématiques

- En plus d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises avec les régions adjacentes, les services de traversiers permettent des bouclages de parcours dans l'optique de circuits touristiques.
- Afin d'entrer ou de sortir de la Côte-Nord, environ 85 % des véhicules motorisés utilisent la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, 10 % la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout et le reste, les autres traverses : Les Escoumins-Trois-Pistoles, Forestville-Rimouski et Blanc-Sablon-Sainte-Barbe.
- Alors que la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine connaît des difficultés de congestion à certaines périodes, d'autres traverses présentent plutôt des lacunes d'achalandage et de rentabilité : l'achalandage à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout tend à stagner depuis 1990, alors que la traverse touristique de Havre-Saint-Pierre-L'Île-d'Anticosti-Rivière-au-Renard a connu des déficits d'exploitation menant à sa cessation au terme de seulement trois années d'exploitation.
- Cependant, les expériences positives de la traverse privée Forestville-Rimouski, le nombre non négligeable de passagers ayant utilisé la traverse touristique de Havre-Saint-Pierre-L'Île d'Anticosti-Rivière-au-Renard et la reprise progressive du traversier des Escoumins laissent néanmoins présager des possibilités intéressantes quant à la viabilité de ces liens maritimes sur une base saisonnière.
- Des investissements majeurs seront éventuellement nécessaires pour une rénovation majeure ou pour le remplacement du navire affecté à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout : sa configuration ne permet pas de maximiser son chargement, et donc sa rentabilité, les services à bord sont considérés désuets, sa vitesse de croisière entraîne une traversée jugée trop longue et il y a une difficile cohabitation entre certaines clientèles compte tenu de l'exiguïté des lieux de chargement des véhicules. Cet investissement sera donc l'occasion d'une remise en question quant à l'adéquation de ses ports d'attache. Sa localisation optimale peut en effet varier considérablement selon les besoins de sa clientèle.

- La Société des traversiers du Québec (STQ) est un partenaire incontournable qui, par sa mission, peut avoir une grande influence sur l'organisation des services sur la Côte-Nord.

#### Attentes du milieu

- Améliorer le lien maritime Baie-Comeau-Godbout-Matane par l'acquisition d'un nouveau navire adéquat;
- Mettre en place un débarcadère pour le transport maritime des véhicules de promenade et des camions dans la MRC de Sept-Rivières;
- Rétablir un lien interrive entre Havre-Saint-Pierre, Anticosti et la Grande-Vallée afin de soutenir le développement touristique;
- Améliorer l'animation touristique sur les traverses du Saint-Laurent.

#### Objectif

L'ensemble de la problématique démontre qu'il y a un besoin pour une plus grande planification dans le domaine des projets de traverses maritimes prenant en considération toutes les facettes du développement régional, ainsi qu'un besoin d'adéquation des projets aux réalités du milieu et du marché. Par conséquent, l'objectif poursuivi par le Ministère est de :

- Revoir, en collaboration avec tous les intervenants, la planification et l'organisation des services de traversiers dans le contexte d'une meilleure adéquation entre l'offre et la demande pour l'est du Québec.

## Pistes d'action

## Échéance

- |  |                 |
|--|-----------------|
| ➤ Mettre à jour les informations sur les mouvements des entreprises, des résidants et des touristes pour l'est du Québec et procéder à une consultation sur les besoins en matière de services de traversiers.                   | Action continue |
| ➤ Proposer, en collaboration avec la STQ et la Direction du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie du Ministère, une stratégie globale de réorganisation des services de traversiers entre la Côte-Nord et le Bas-Saint-Laurent/Gaspésie.  | Court terme     |
| ➤ Favoriser la mise en place d'un lien interrive saisonnier entre Havre-Saint-Pierre, Anticosti et Grande-Vallée <sup>1</sup> .  | Court terme     |
| ➤ Poursuivre les analyses visant à évaluer la rentabilité des services de transport maritime dédiés aux véhicules lourds et intégrer ces informations en considérant leur impact sur l'organisation des services de traversiers. | Action continue |
| ➤ Soutenir les promoteurs dans la définition et le suivi de projets visant à doter la région de nouveaux services de traversiers.  | Action continue |

<sup>1</sup> Voir également à ce sujet la fiche 4 volet 2 sur l'organisation multimodale des localités isolées

## Partenaires

- Société des traversiers du Québec
- Direction du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie du ministère des Transports
- MRC
- Exploitants privés de traversiers
- Ministère des Régions
- Tourisme Québec
- Association touristiques régionales
- Conseil régional de développement de la Côte-Nord
- Entreprises dans le secteur du commerce au détail
- Ensemble des usagers des traversiers

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome II, chapitre 11. Le transport maritime, décembre 1997
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001
- Le plan stratégique 2001-2004, Société des traversiers du Québec, avril 2001
- La Politique de transport maritime et fluviale : Le Québec à la barre, Ministère des Transports du Québec, août 2001

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Accroissement des achalandages des traverses autres que celle entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine
- Dépôt d'un rapport sur la stratégie de réorganisation des services pour l'est du Québec

## LA MOBILITÉ ET LA COMPLÉMENTARITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT

### 1 La mobilité des personnes

#### Volet 3 : La desserte aérienne

##### Bilan des problématiques

- Il y a d'importantes diminutions du nombre d'embarquements, de débarquements et de mouvements d'aéronefs dans les principaux aéroports de la Côte-Nord, et ce, au cours des dernières années.
- Le nombre et les transporteurs offrant des services sur la Côte-Nord ont beaucoup fluctué, ce qui s'est traduit généralement par une baisse de service : perte de liaisons directes, diminution des fréquences, fluctuation et inadéquation des horaires, accroissement du coût des billets, réduction du gabarit des avions (et donc du confort), des services à bord, etc.
- Ces fluctuations dans le domaine des services se produisent parallèlement au processus de dévolution du gouvernement fédéral de la propriété de ses aéroports sur la Côte-Nord : Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Natashquan. La diminution des achalandages et le maintien d'une réglementation importante posent le défi de la reprise et du maintien de la viabilité des aéroports par les communautés locales.
- De par son éloignement des grands centres urbains décisionnels, la desserte aérienne de la Côte-Nord, maillon essentiel d'un réseau de transport multimodal intégré, contribue au maintien de la dynamique régionale, notamment par le maintien et le développement des liens d'affaires. De plus, les services de santé recourent fréquemment aux services aériens pour assurer la venue de médecins itinérants et le déplacement des malades vers les grands centres.
- Le domaine du transport aérien est principalement de compétence fédérale et les services sont largement dictés par les initiatives privées. Dans ce contexte, le rôle du ministère des Transports du Québec demeure marginal. La crise que semble traverser non seulement la Côte-Nord mais l'ensemble du Québec, confronte le gouvernement à la nécessité de maintenir une desserte aérienne pour les besoins de son développement qui passe nécessairement par celui des régions.
- Les données sur les mouvements d'aéronefs et de passagers sont difficiles à se procurer et posent ainsi un défi à la compréhension globale de la problématique, et ce, particulièrement pour les petits aéroports. Les informations sont souvent partielles et leur caractère privé les rendent souvent inaccessibles.

##### Attentes du milieu

- Maintenir la régularité des horaires et réduire le coût du transport aérien pour les usagers de la Côte-Nord;
- Contribuer financièrement afin d'assurer la pérennité de certains aéroports régionaux;
- Mettre en œuvre des mesures incitatives favorisant le développement et la croissance du transport aérien;
- Revoir le classement de certains aéroports effectué dans la Politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires;
- Assurer la sécurité des voyageurs dans un contexte de restructuration des services d'aide à la navigation.

##### Objectif

La problématique du transport aérien déborde le cadre stricte de la région et fait appel à une position ministérielle, voire gouvernementale. Dans ce contexte, la Direction de la Côte-Nord n'a pas d'autre choix que de s'associer aux autres unités de son Ministère et de définir, en collaboration avec les usagers du milieu, le rôle que devrait jouer le Québec dans le maintien de services aériens adaptés aux régions. Ce rôle devra nécessairement se concevoir dans la mesure des moyens du Ministère, à l'intérieur de ses compétences, dans un souci d'équité et sans vouloir se substituer au rôle primordial du gouvernement fédéral en matière de transport aérien que lui confère sa juridiction quasi exclusive dans le domaine.

- Contribuer, dans la mesure des moyens du Ministère, à assurer une desserte aérienne adaptée aux besoins de la région.

## Pistes d'action

## Échéance

- |  |                 |
|--|-----------------|
| ➤ Collaborer à documenter et à analyser les contraintes à l'établissement de services dédiés à la région, de même que cerner les besoins et les attentes des usagers nord-côtiers.   | Court terme     |
| ➤ Favoriser et soutenir techniquement l'initiative régionale en transport aérien, notamment celle répondant aux services recherchés.   | Action continue |
| ➤ Contribuer à la définition du rôle de l'État en matière de transport aérien et faire valoir les besoins de la région en matière de desserte aérienne dans le cadre de l'établissement d'une future politique québécoise. | Court terme     |
| ➤ Améliorer la collecte et la diffusion des données fiables sur les déplacements par avion pour l'ensemble de la Côte-Nord.  | Action continue |
| ➤ Contribuer au regroupement des besoins des utilisateurs corporatifs afin de soutenir une approche coopérative dans l'établissement de service aérien en région.  | Court terme     |

## Partenaires

- Municipalités
- MRC
- Ministère des Régions du Québec
- Conseil régional de développement de la Côte-Nord
- Centres locaux de développement
- Chambres de commerce
- Entreprises régionales
- Régie régionale de la santé et des services sociaux
- Transports Canada

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome II, chapitre 12. Le transport aérien, décembre 1997
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001
- La Politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires, décembre 1995

## Indicateur d'atteinte de résultat

- Maintien des liaisons répondant aux besoins de la population

## LA MOBILITÉ ET LA COMPLÉMENTARITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT

### 1 La mobilité des personnes

#### Volet 4 : Le transport collectif terrestre

##### Bilan des problématiques

- Avec le vieillissement de la population, les perspectives démographiques à la baisse, les faibles clientèles dispersées et le recours à l'automobile largement répandu dans les habitudes de transport, se pose le problème du maintien et de la rentabilisation du transport collectif sur le territoire nord-côtier.
- Les services de transport scolaire et interurbain rejoignent l'ensemble de la population régionale desservie par la route. Le maintien du premier, qui relève maintenant du ministère de l'Éducation, est tributaire de l'évolution des clientèles scolaires. Le deuxième, qui relève essentiellement du secteur privé, est dépendant de l'évolution des clientèles sur les lignes de base qui assure le service sur les parcours moins rentables.
- Le transport en commun et le transport adapté sont, pour leur part, les parents pauvres de la Côte-Nord puisqu'ils ne se retrouvent que dans les centres urbains les plus importants. De grandes portions de la Côte-Nord ne sont pas couvertes par le transport en commun faute des niveaux de population nécessaires à l'obtention du financement gouvernemental. En ce qui a trait au transport adapté, les niveaux d'investissements requis des communautés locales pour l'implantation d'un tel service sont jugés trop élevés compte tenu de la demande, et cela, malgré un financement par le MTQ pouvant atteindre 75 % des coûts totaux.
- Le transport adapté est le seul service dont la demande est appelée à augmenter dans l'avenir non seulement à cause du vieillissement de la population mais aussi en raison de la désinstitutionnalisation des services de santé et du maintien à domicile.
- Aux endroits où l'éventail de services de transport collectif est multiple, et ce n'est pas seulement le cas dans les plus grandes agglomérations, il est possible d'observer des dédoublements de services et la sous-utilisation des équipements. Le fonctionnement cloisonné par mode et par programme est souvent en cause. Le peu de mise en commun de services aboutit certes à une utilisation peu efficace des ressources et à la multiplication des organismes responsables de la gestion du fonctionnement et de l'organisation du transport collectif.
- Le nombre de permis de taxi serait trop élevé pour la MRC de Sept-Rivières selon certains intervenants. Cependant la Commission des transports du Québec, qui émet les permis,

affirme que le nombre de permis serait toutefois fondé sur la base de la demande. Le rachat des permis ne serait donc pas pour l'instant justifié.

##### Attentes du milieu

- Expérimenter et promouvoir des modes de transport collectif terrestre adaptés au contexte nord-côtier;
- Consulter les différents intervenants avant tout projet d'intégration du transport collectif;
- Améliorer la desserte actuelle de certains services (harmonisation des horaires du transport interurbain, formation adaptée des chauffeurs aux clientèles, etc.).

##### Objectifs

Fort de l'analyse de la situation dans le contexte global du Québec, le ministère des Transports du Québec est convaincu des bénéfices qu'aurait l'intégration des services de transport collectif. La stratégie poursuivie par le Ministère porte sur l'approche volontaire de mise en commun de certains services de transport collectif en prenant appui sur les modes disponibles.

- Assurer le maintien du transport collectif terrestre en région par une plus grande intégration dans la gestion des services;
- Accroître l'offre de transport collectif terrestre à une plus grande portion du territoire nord-côtier.

### Pistes d'action

- Supporter financièrement les organismes désirant mener des études visant à mettre leur service en commun.
- Fournir une aide aux compagnies de taxis afin de modifier une partie de leur parc automobile pour le transport adapté.
- Accroître la diffusion des programmes existants auprès des organismes offrant des services.
- Favoriser la concertation entre les intervenants pour la recherche de solutions alternatives.
- Supporter les promoteurs dans la recherche, la définition et l'expérimentation de projets pilotes.

### Échéance

Action continue  
Action continue  
Court terme  
Action continue  
Action continue

### Partenaires

- MRC
- Municipalités
- Régie régionale de la santé et des services sociaux
- Office des personnes handicapées du Québec
- Commissions scolaires
- Compagnies de taxis
- Transporteurs interurbains

### Pour plus d'information

- Études techniques, Tome II, Chapitre 13. Le transport collectif, décembre 1997
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations publiques tenues par territoire de MRC, février 2001

### Indicateurs d'atteinte de résultat

- Nombre d'expériences de mise en commun de services
- Nombre de projets pilotes mis sur pied permettant d'étendre l'offre de transport collectif terrestre
- Nombre de personnes transportées par les transports collectifs



### 2 Le transport des marchandises

#### Volet 1 : L'intégration des modes de transport

##### Bilan des problématiques

- L'économie de la Côte-Nord, comme celle des autres régions ressources, est fortement liée à l'exploitation des matières premières telles que le minéral, la forêt, les pêches et la première transformation de l'aluminium.
- La région s'est donc dotée au fil des années des équipements nécessaires à l'expédition de cette matière première : ports, chemins de fer, traversier-rail, quais, etc. À ce titre, la Côte-Nord possède déjà un intéressant potentiel d'intermodalité dû à la présence en plusieurs endroits de ces infrastructures.
- La grande majorité du tonnage expédié (le minéral de fer) se fait en intermodalité par train et par navire. La majeure partie de la production d'aluminium étant expédiée vers les marchés de consommation par traversier-rail ou directement par navire, ce sont un peu moins de 5 000 camions qui transitent sur la route 138 annuellement à ce chapitre.
- Sur la Côte-Nord, seul le secteur du bois d'œuvre (bois en longueur, bois ouvré, copeaux, sciures, écorces) est majoritairement accaparé par le transport routier. Il n'en demeure pas moins qu'un large volume de produits finis en provenance de la Côte-Nord rejoint tôt ou tard le chemin de fer à l'extérieur de la région pour des destinations éloignées.
- La venue de nouvelles entreprises, notamment de deuxième et troisième transformation, telle qu'il avait été souhaitée dans les plans stratégiques locaux de développement, renforce la pertinence d'analyser plus en profondeur les possibilités d'accroître et de maximiser le recours aux autres modes de transport en complémentarité ou non avec le camionnage pour le transport des marchandises en provenance et en destination de la Côte-Nord.
- De par son éloignement des marchés et par souci de demeurer compétitive dans un contexte de mondialisation des échanges commerciaux, la Côte-Nord se doit d'envisager différentes avenues pour ses expéditions. Cependant, l'intégration des modes de transport, même si elle offre à prime abord des avantages indéniables, nécessite la concertation de nombreux intervenants et plusieurs conditions doivent être réunies afin de rendre les chaînes de transport opérationnelles et économiquement viables pour les exploitants comme pour les expéditeurs.

##### Attentes du milieu

- Maintenir et optimiser les infrastructures existantes, notamment par la réalisation d'une desserte ferroviaire et une zone de transbordement à Bale-Comeau;
- Favoriser le recours au mode maritime comme alternative au transport routier des marchandises, notamment par la mise en place :
  - d'un traversier-rail entre Sept-Îles, Port-Cartier et Matane;
  - d'un lien maritime dédié au transport lourd entre Forestville et Rimouski.

##### Objectifs

L'approche du Ministère dans ce contexte est d'identifier, en concertation avec les intervenants et de concert avec la Politique québécoise du transport maritime et fluvial, les projets les plus susceptibles de rencontrer les objectifs qui sont d'offrir une solution viable au transport des marchandises et de contrer les effets de l'accroissement des véhicules lourds.

- Favoriser et maintenir l'intermodalité (liens entre les modes ferroviaire, maritime et routier) pour le transport des marchandises en provenance et à destination de la Côte-Nord comme solution viable et complémentaire aux véhicules lourds.

### Pistes d'action

- Maintenir à jour les données sur les flux de transport des marchandises et parfaire les connaissances sur les problématiques de transport intermodal et par mode.
- Améliorer l'approche client et le suivi auprès des expéditeurs de la région afin de préciser leurs besoins et leurs attentes.
- Soutenir les promoteurs et les accompagner dans le montage de projets visant à favoriser ou à consolider l'intermodalité.
- En accord avec la politique maritime, soutenir la définition et la mise en place de projets intermodaux à l'aide d'incitatifs.

### Échéance

Court et moyen terme  
Action continue  
Action continue  
Action continue

### Partenaires

- Expéditeurs (entreprises productrices, importatrices et exportatrices)
- Transporteurs terrestres et maritimes (compagnies de camionnage, de chemin de fer, armateurs, etc.)
- Opérateurs (transbordeurs, gestionnaires de ports, etc.)

### Indicateur d'atteinte de résultat

- Maintien ou accroissement de la part des modes autres que le camion dans la répartition des volumes de marchandises transportés en provenance ou à destination de la Côte-Nord.

### Pour plus d'information

- Étude technique, Tome I, Chapitre 8. Le réseau routier, avril 1998
- Étude technique, Tome II, Chapitre 11 et 12. Le transport maritime et ferroviaire, juin 1998
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations publiques par territoire de MRC, février 2001
- La Politique de transport maritime et fluviale : Le Québec à la barre, août 2001

### **2** Le transport des marchandises

#### Volet 2 : La circulation des véhicules lourds

##### Bilan des problématiques

- La présence des véhicules lourds sur les routes de la Côte-Nord s'est accrue sensiblement aux cours des cinq dernières années, notamment en ce qui concerne le transport du bois d'œuvre qui a suivi la croissance globale de cette industrie.
- Malgré les possibilités d'accroître la part des autres modes de transport pour l'expédition des produits finis et les perspectives de stabilisation des productions à court et moyen terme, l'approvisionnement des usines de transformation du bois se fera encore largement par camion puisque les parterres de coupe se situent en grande majorité dans l'arrière-pays nord-côtier et sont destinés à cette région pour une première transformation.
- Les effets de l'accroissement des véhicules lourds se font sentir à plusieurs niveaux : en termes de sécurité, de fluidité, de dégradation et de qualité de vie.
- La route 138 sur la Côte-Nord présente plusieurs sections, notamment en Haute-Côte-Nord, en deçà des normes prescrites en matière de zones de dépassement.
- L'utilisation de plus en plus répandue des camions de type B contribue également à la détérioration des infrastructures routières par l'usure prématurée des accotements de la route.
- Les risques environnementaux associés au transport des matières dangereuses par les véhicules lourds ont ressorti comme un enjeu d'importance lors des consultations publiques et dans les enquêtes menées par le Ministère : 41 % des 46 accidents inventoriés entre 1992 et 1996 se sont produits à l'intérieur d'agglomérations.
- Plusieurs billes de bois sont perdus dans les premiers kilomètres parcourus par les camions de bois. Faut d'espace sécuritaire en bordure de route pour l'arrimage, certains camionneurs ne vérifient pas adéquatement leur charge, ce qui compromet la sécurité des usagers.

##### Attentes du milieu

- Améliorer le réseau routier en prenant en compte les particularités du transport lourd de manière à minimiser ses impacts sur les milieux de vie et à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine;
- Relocaliser la route hors des agglomérations urbaines;
- Adresser la problématique du transport des matières dangereuses en zone urbanisée;
- Envisager le recours au transport maritime comme solution complémentaire au transport routier.

##### Objectifs

Malgré ses nombreux effets, le camionnage est une réalité avec laquelle la région doit composer en raison de son importance dans la logistique de transport des entreprises et des nombreux emplois qui en découlent. Les objectifs poursuivis par le Ministère sont donc à l'effet à la fois de diminuer l'impact de la circulation des véhicules lourds tout en améliorant les conditions de circulation. Cela implique une série de mesures qui sont pour la plupart déjà adressées dans les autres sections de ce document.

- Améliorer les conditions de circulation tout en diminuant les impacts des véhicules lourds;
- Limiter la croissance des véhicules lourds par l'utilisation des autres modes de transport.

## Pistes d'action

## Échéance

- |  |                      |
|--|----------------------|
| ➤ Accroître les zones de dépassement, en commençant dans les MRC de La Haute-Côte-Nord et de Manicouagan (voir le thème sur la fluidité pour le détail de la problématique).   | Court et moyen terme |
| ➤ Favoriser le contournement des villages les plus touchés par les impacts de l'accroissement des véhicules lourds (voir le thème sur la fluidité pour le détail de la problématique).   | Court terme          |
| ➤ Améliorer la fluidité à la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine (voir le thème sur la fluidité pour le détail de la problématique).  | Action continue      |
| ➤ Rectifier les courbes sous-standards et les pentes abruptes (voir le thème sur la sécurité pour le détail de la problématique).  | Action continue      |
| ➤ En accord avec la politique maritime, favoriser l'intermodalité pour le transport des marchandises, et ce, particulièrement pour les matières dangereuses (voir le thème sur le transport des marchandises pour le détail de la problématique).  | Long terme           |
| ➤ Améliorer l'environnement en bordure des routes et prévoir des aires d'arrimage et de repos pour camionneurs (voir le thème sur l'environnement pour le détail de la problématique).   | Action continue      |
| ➤ En lien avec le Plan régional des mesures d'urgence de la Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports du Québec, parfaire les mesures préventives visant à améliorer les conditions des sites à risques pour le déversement des matières dangereuses dont le plan de contournement des endroits à risques (routes de déviation). | Action continue      |

## Partenaires

- MRC
- Municipalités
- Ministère de la Sécurité publique du Québec
- Société des traversiers du Québec
- Société de l'assurance automobile du Québec

## Pour plus d'information

- Étude technique, Tome I, Chapitre 5. Le contexte environnemental, juin 1998
- Étude technique, Tome I, Chapitre 8. Le réseau routier, juin 1998
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001
- Annexes cartographiques, février 2002
- Plan régional de mesures d'urgence du ministère des Transports du Québec, Direction de la Côte-Nord, juillet 2001

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Accroissement du nombre de zones de dépassement
- Nombre de courbes sous-standards rectifiées
- Adoption du plan de contournement des endroits à risques pour le déversement des matières dangereuses

### 3 La dévolution des infrastructures

#### Bilan des problématiques

- Le gouvernement fédéral se retirera de la propriété et de l'exploitation directe d'un grand nombre de ports (Tadoussac, Les Escoumins, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre) et d'aéroports sur le territoire de la Côte-Nord (Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Natashquan) ou desservant la Côte-Nord (Wabush) relevant actuellement de Transports Canada.
- Certaines infrastructures seront transférées à des intérêts locaux. Celles ne trouvant aucun preneur au terme d'une certaine période risquent d'être démolies ou tout simplement abandonnées.
- Plusieurs petites municipalités ne pourront entretenir et développer de telles infrastructures, pourtant essentielles au maintien et au développement de l'économie locale et de la mobilité des personnes, faute de ressources.
- En plus de miner le potentiel multimodal de la Côte-Nord, cette dévolution entraînera des conséquences différentes pour les ports dépendamment de leur taille et de leur vocation. Elle constitue une sérieuse menace pour l'existence et la survie de nombreux petits ports ne rapportant pas assez de recettes pour couvrir l'ensemble de leurs coûts d'immobilisations et qui sont actuellement déficitaires.

#### Attentes du milieu

- Assurer la pérennité de ces équipements (y compris l'aéroport de Wabush desservant Fermont);
- Une implication accrue du MTQ, particulièrement de la Direction de la Côte-Nord, dans le processus de négociation visant la reprise de ces équipements.

#### Objectifs

En ce qui concerne la pérennité des infrastructures portuaires, le Québec entend prendre une place plus importante dans l'évolution du secteur maritime et assumer le leadership qui lui revient. Cette volonté inscrite dans la politique maritime québécoise permet actuellement au Ministère d'évaluer les possibilités de doter le Québec d'un réseau stratégique de ports par l'acquisition d'un certain nombre de ports commerciaux sur la Côte-Nord. Sur le plan des aéroports, et en parallèle à la situation que traversent les services aériens en région, le Ministère est également à revoir sa position qui se traduira par l'adoption, à court terme, d'une politique. La contribution du Ministère à la pérennité de ces équipements est donc tributaire des orientations issues de ces politiques qui assureront un traitement équitable dans toutes les régions. Sur le plan régional, et d'ici là, la Direction de la Côte-Nord du Ministère entend néanmoins accroître sa présence dans le processus de négociation.

- Soutenir les efforts du milieu dans les négociations avec le gouvernement fédéral pour la reprise des infrastructures visées dans la politique de dévolution du gouvernement fédéral.

### Pistes d'action

- Assurer la présence de la Direction de la Côte-Nord à toutes les rencontres des comités de survie et assurer une plus grande coordination des différentes unités du ministère des Transports du Québec dans le suivi de ces dossiers.
- Faire part des besoins et des particularités régionales en vue d'établir la position du gouvernement du Québec et la façon dont il entend intervenir dans ce processus de transfert.
- Susciter la réflexion sur le développement de vocations alternatives pour les petites infrastructures portuaires.

### Échéance

Action continue

Action continue

Court terme

### Partenaires

- MRC
- Municipalités
- Comités locaux de reprise des ports

### Indicateur d'atteinte de résultat

- Nombre d'équipements encore en opération

### Pour plus d'information

- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations publiques par territoire de MRC, février 2001
- La Politique de transport maritime et fluviale : Le Québec à la barre, août 2001

## LA DESSERTE DES LOCALITÉS ISOLÉES

### 4 La desserte des localités isolées

#### Volet 1 : Les liens routiers

##### Bilan des problématiques

- La Côte-Nord est caractérisée par le fait qu'une large portion de son territoire est non reliée au réseau routier québécois : la Basse-Côte-Nord à l'est de la région, le secteur de Schefferville au nord et l'île d'Anticosti. L'absence de lien routier avec le reste du Québec occasionne un manque de flexibilité pour le déplacement des personnes, des véhicules et des marchandises et complique la logistique de transport.
- L'isolement, la dispersion et la faible population des municipalités ou communautés autochtones isolées entraînent des coûts additionnels lors de l'organisation de services gouvernementaux à l'intention des résidents et compliquent l'accès de ceux-ci à divers services professionnels ou administratifs ainsi qu'à différents types de commerces.
- Certaines localités de la Basse-Côte-Nord sont toutefois reliées entre elles par de petits tronçons routiers. Ce territoire, contrairement aux autres secteurs isolés, revendique le prolongement de la route 138 comme solution de désenclavement permanente.
- La réalisation et l'entretien d'un lien routier pour l'ensemble de ce territoire se heurtent aux investissements majeurs requis compte tenu des distances (environ 400 km), des disparités physiques liées à l'accidentologie du littoral, au réseau hydrographique de même qu'aux variables climatiques. Cependant, le développement récent du potentiel touristique, les liens commerciaux avec le Labrador, les perspectives de diversification de l'économie locale et les retombées sociales d'un désenclavement peuvent aujourd'hui influencer l'opportunité de réaliser un tel projet.
- Plusieurs infrastructures sur la Basse-Côte-Nord comprises dans l'offre multimodale sont de propriétés fédérales et sont encore exploitées en raison de leur statut de services pour les secteurs éloignés. Dans le contexte de dévolution entrepris par le gouvernement fédéral, et comme cela s'est vécu pour certaines communautés de l'est de la Minganie, le désenclavement routier aura nécessairement pour conséquence l'abandon de certains équipements. Ce faisant, et considérant les besoins qui seront toujours essentiels en raison de l'éloignement, certains services (dont les évacuations médicales d'urgence) devront être maintenus et nécessiteront l'entretien d'équipements en plus des coûts engendrés par le désenclavement routier.
- L'absence d'un pont sur la rivière Saint-Augustin complique les déplacements entre le village de Saint-Augustin (rive est) et l'aéroport, le quai fédéral et la communauté de Pakuashipi

(rive ouest). Le transport entre les deux rives doit être effectué à l'aide de navires, d'hélicoptères ou de motoneiges selon la période de l'année.

- Les liens routiers entre Vieux-Fort et Rivière-Saint-Paul (12 km) et celui sur l'île d'Anticosti (250 km) nécessitent des réfections majeures.

##### Attentes du milieu

- Relier la Basse-Côte-Nord au réseau routier québécois par la réalisation d'un lien routier entre Natashquan et Vieux-Fort;
- Améliorer le réseau routier sur l'île d'Anticosti;
- Réfection du lien routier existant entre Vieux-Fort et Rivière-Saint-Paul;
- Construction d'un pont sur la rivière Saint-Augustin;
- Désenclavement par voie terrestre de Schefferville.

##### Objectif

Dans la foulée de l'approche préconisée jusqu'à présent<sup>1</sup>, le Ministère poursuivra l'objectif de relier par étape certaines localités de la Basse-Côte-Nord par la réalisation de liens routiers. Cette stratégie permettra aux populations de partager certains services et de consolider leur vocation mais aura notamment comme conséquence l'abandon progressif d'équipements qui ne seront plus nécessaires à l'assurance de la mobilité des personnes et des marchandises. Il est cependant essentiel de préciser que la poursuite de cet objectif sera conditionnelle aux résultats d'une étude actuellement en cours qui porte sur l'opportunité ou non de réaliser ces liens routiers en fonction des besoins immédiats et des perspectives de développement de la Basse-Côte-Nord<sup>2</sup>.

- Relier certaines localités de la Basse-Côte-Nord à proximité l'une de l'autre par la réalisation de tronçons de route permettant ainsi le regroupement de certains services.

<sup>1</sup> Plan de transport de la Basse-Côte-Nord, Ministère des Transports du Québec, 1993.

<sup>2</sup> Étude d'opportunité socio-économique pour le prolongement de la route 138 entre Kegaska et Vieux-Fort sur la Basse-Côte-Nord, Roche Itée (à venir).

Pistes d'action	Échéance	Conséquences
➤ En partenariat avec le gouvernement de Terre-Neuve, étudier la possibilité de rattacher Schefferville à la route Translabradorienne (Esker)	Court terme	-
➤ Compléter l'étude d'opportunité socio-économique pour le prolongement de la route 138 en Basse-Côte-Nord.	Court terme	-
➤ Compléter la réfection du lien routier entre Vieux-Fort et Rivière-Saint-Paul.	Court terme	-
➤ Procéder aux études en vue de construire un pont enjambant la rivière Saint-Augustin.	Court terme	- Advenant la construction d'un pont : arrêt des services de traverse par hélicoptère et par bateau.
➤ Améliorer la route de l'île d'Anticosti, en priorité le tronçon entre le village de Port-Menier et le Parc provincial de la rivière Vauréal (150 km).	Moyen terme	-
➤ Réaliser un lien routier entre Natashquan et Kegaska.	Moyen terme	- Remise de l'aéroport de Kegaska; - Révision des paramètres du service de desserte maritime de la Moyenne et Basse-Côte-Nord; - Retrait de l'éligibilité des résidents de Kegaska au Programme de réduction des tarifs aériens.
➤ Réaliser un lien routier entre Chevery et La Tabatière.	Moyen terme	- Remise des aéroports de Tête-à-la-Baleine et La Tabatière; - Abandon du service de traverse par hélicoptère et par bateau reliant Aylmer Sound; - Révision des paramètres du service de desserte maritime de la Moyenne et Basse-Côte-Nord (abandon d'un port d'attache à déterminer).

### Partenaires

- Municipalités
- Conseils de bande
- Gouvernement du Canada

### Indicateur d'atteinte de résultat

- Nombre de km de route réalisé

### Pour plus d'information

- Études techniques, Tome I et II, juin 1997
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations publiques par territoire de MRC, février 2001
- Stratégie de rattrapage et de relance économique de la Basse-Côte-Nord, Ministère des Régions du Québec, novembre 2000



## LA DESSERTE DES LOCALITÉS ISOLÉES

### 4 La desserte des localités isolées

#### Volet 2 : L'organisation multimodale

##### Bilan des problématiques

- De par sa mission, le ministère des Transports du Québec a mis en place et maintient une organisation des transports basée sur plusieurs modes assurant ainsi l'accessibilité aux territoires enclavés (Basse-Côte-Nord, Schefferville et Anticosti).
- À court et moyen terme pour la Basse-Côte-Nord, et compte tenu de l'improbabilité de liens routiers pour les autres secteurs isolés de la Côte-Nord, la problématique de base se résume à l'efficacité et à la souplesse dans l'organisation multimodale mise en place ainsi qu'au coût lié à l'utilisation de ces modes. En détail, la problématique par mode est la suivante :

##### Volet aérien

- Le Programme de réduction des tarifs aériens mis à la disposition des résidents des différentes localités isolées de la Côte-Nord n'a fait l'objet d'aucune indexation depuis son entrée en vigueur.
- Les horaires, les trajets et les tarifs des services aériens réguliers offerts ne conviennent pas à l'ensemble des usagers.
- La longueur (500 mètres) et le type de surface (gravier) des pistes d'atterrissage du réseau secondaire de la Basse-Côte-Nord (Kegaska, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière) imposent des limitations quant aux types d'avions pouvant desservir ces endroits.
- L'aérodrome actuel de La Tabatière ne peut être certifié en raison de la topographie environnante, ce qui empêche la prestation d'un service régulier à cet endroit. Un service de vols nolisés a donc dû être mis en place afin de désenclaver cette localité.

##### Volet maritime

- Afin de pallier en partie à l'absence d'un lien routier avec le reste du Québec, un service de desserte maritime a été mis en place afin de transporter les marchandises, les véhicules et les personnes à destination ou en provenance de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord. Les horaires, la fréquence et la vocation principale du navire utilisé (transport des marchandises en conteneurs) font de cette desserte maritime un service mal adapté au transport des personnes et de leurs véhicules personnels. Ce service rend difficile, sous sa

forme actuelle, un soutien adéquat du développement de l'industrie touristique de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord.

- Les localités de Chevery et Aylmer Sound ne sont pas desservies par le navire affecté à la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. Les marchandises à destination ou en provenance de ces deux localités doivent être transbordées au quai de Harrington Harbour afin d'être transportées par un navire présentant un tirant d'eau moins élevé.
- Les localités isolées de Harrington Harbour et de Aylmer Sound n'étant pas dotées d'un aéroport, un service de bateau-taxi est nécessaire en période estivale afin de permettre les déplacements en provenance ou à destination de l'aéroport de Chevery.

##### Volet ferroviaire

- Les tarifs applicables au service de transport ferroviaire des marchandises entre Sept-Îles et Schefferville sont jugés trop élevés par certains usagers. De même, sans les subventions fédérales, le transport des personnes entre ces deux points n'existerait probablement plus en raison des déficits d'exploitation qu'il engendre.

##### Attentes du milieu

- Services aériens réguliers de qualité à des tarifs concurrentiels;
- Retrait de l'aide financière à un transporteur unique pour le maintien du service sur le réseau secondaire de la Basse-Côte-Nord (Kegaska, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière);
- Bonification du Programme de réduction des tarifs aériens;
- Mise en place d'un lien maritime saisonnier pour le transport des personnes et des véhicules entre Havre-Saint-Pierre, Port-Menier et Grande-Vallée;
- Desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord à partir de Montréal;
- Diminution des tarifs applicables au transport maritime des véhicules et des marchandises;
- Mise en place d'un lien maritime rapide pour le transport des personnes et des véhicules entre Natashquan et Blanc-Sablon (ou Vieux-Fort) à titre de traversier potentiellement gratuit;
- Réfection et réouverture du quai de Vieux-Fort;
- Maintien du service ferroviaire à Schefferville;

- Diminution des tarifs applicables aux transports des marchandises;
- Mettre sur pied un comité Québec-Labrador pour discuter des problèmes de transport.

## Objectif

L'objectif poursuivi par le Ministère est, jusqu'à la réalisation de tronçons routiers en Basse-Côte-Nord, de maintenir et de consolider l'offre de transport multimodal pour les localités isolées par l'amélioration des conditions dans la dispense de ses services et dans les limites des budgets déjà affectés. Ainsi, dans l'organisation de l'offre multimodale des localités isolées, le Ministère considère que certains services seront maintenus dans leur état actuel par les instances concernées : les aéroports (Schefferville, Port-Menier, La Romaine, Chevery, Saint-Augustin et Blanc-Sablon), les quais (Port-Menier, La Romaine, Tête-à-la-Baleine ou La Tabatière, Harrington Harbour, Saint-Augustin et Blanc Sablon), le service de traverse par hélicoptère et par bateau entre Chevery et Harrington Harbour, l'exploitation et l'entretien de la route blanche<sup>1</sup>. D'autres services, tels qu'ils ont été présentés dans la fiche précédente, seront abandonnés ou modifiés suivant les interventions routières prévues. Enfin, certaines conditions de l'offre de transport seront modifiées afin de tenir compte des problématiques rencontrées lors de la dispense de ces services. Ces modifications suivent toutes l'objectif suivant :

- Maintenir et consolider la desserte actuelle des localités isolées dans une perspective multimodale.

<sup>1</sup> Voir la fiche 13 sur les véhicules hors route pour les questions se rapportant à la route blanche

## Pistes d'action

## Échéance

### Volet aérien

- Voir à la possibilité d'un retrait de l'aide financière directe à un transporteur aérien sur le réseau secondaire afin de faciliter la libre concurrence.
- Procéder à la révision du Programme de réduction des tarifs aériens, notamment en ce qui concerne les montants plafonds éligibles.
- Évaluer avec les autres intervenants la faisabilité d'un regroupement des services aériens pour la Basse-Côte-Nord.
- Construction d'un nouvel aéroport à La Tabatière selon des normes menant à sa certification.

Court terme

Court terme

Court terme

Court terme

### Volet maritime

- Favoriser la mise en place d'un lien maritime saisonnier pour le transport des véhicules et des personnes entre Havre-Saint-Pierre, Anticosti et Grande-Vallée<sup>1</sup>.
- Réviser le type de service maritime pour la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord afin de mieux répondre aux impératifs du développement socio-économique et touristique.

Court terme

Court terme

### Volet ferroviaire

- Maintenir des pressions sur le gouvernement fédéral afin d'assurer le service ferroviaire entre Sept-Îles et Schefferville.

Action continue

<sup>1</sup> Voir également la fiche 1 volet 2 sur la desserte maritime

## Partenaires

- Municipalités
- Conseils de bande
- Gouvernement du Canada (Transports et Postes Canada)
- Régie régionale de la santé et des services sociaux
- Ministère de la Santé et des services sociaux
- Service aérien gouvernemental

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome I et II, octobre 1998
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations publiques par territoire de MRC, février 2001

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Maintien de la capacité des services offerts
- Amélioration des conditions de déplacement des personnes et des biens (temps et coûts à l'utilisateur)

### 5 La sécurité

#### Bilan des problématiques

- Le nombre total d'accidents sur la route 138 est en régression entre les années 1995 et 1999, à l'exception du territoire de la MRC de La Haute-Côte-Nord où il y a eu une légère progression en 1999.
- Entre 1997 et 2000, environ 50 % de l'ensemble des accidents sur la route 138 sont survenus en milieu urbain et périurbain (zone de 50 à 70 km/h) alors que ces milieux ne représentent que 12 % du parcours entre Tadoussac et Natashquan. Cependant, près de 70 % des accidents mortels et graves sont survenus en milieu rural (zones de 90 km/h).
- De 1997 à 1999, le taux d'accidents par million de véhicules-kilomètres<sup>1</sup> sur la Côte-Nord est comparable à l'ensemble des autres routes nationales québécoises en milieu rural (90 km/h) : Côte-Nord (0,821), Abitibi (0,891), Gaspésie-Bas-Saint-Laurent (0,953), Outaouais (1,044), Lac-Saint-Jean ouest-Chibougamau (0,777).
- L'analyse du réseau routier nord-côtier au kilomètre indique que la plupart des sites accidentogènes en sections (entre les intersections) se retrouvent sur la route 389. Par ailleurs, les sites accidentogènes où il y a des intersections se situent essentiellement dans les plus grands centres urbains, soit à Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Port-Cartier, Forestville, etc.
- Sur la Côte-Nord, entre 1995 et 1999, les véhicules lourds étaient impliqués dans 19 % des accidents mortels et graves, comparativement à 11 % pour la province. Cette proportion est une des plus élevées au Québec, en progression comparativement à la période 1990-1994, malgré une diminution totale des accidents graves et mortels. Il faut cependant considérer que la représentation des véhicules lourds dans la circulation nord-côtère se situe entre 17 et 20 %. Une analyse des sites d'accidents impliquant des véhicules lourds démontre l'implication de déficiences en termes de dévers lors de sorties de route.
- Le réseau routier de la Côte-Nord comporte des caractéristiques qui, suivant l'évolution des exigences, ne correspondent plus aux normes actuelles du Ministère. Ces caractéristiques sont source d'insécurité potentielle et augmentent le risque d'accidents de la route. Parmi ces déficiences, il y a des courbes sous-standards, des pentes abruptes, des dévers inadéquats, des voies de circulation trop étroites, du marquage peu durable, de l'éclairage et des

<sup>1</sup> Nombre d'accidents x 10<sup>6</sup>  
Véhicules x kilomètres x période

- accotements insuffisants ou absents et divers obstacles trop près de la chaussée (dont le roc et les plans d'eau omniprésents sur la Côte-Nord). Ces déficiences se retrouvent surtout sur les routes 385 et 389 et sur certaines portions de la route 138.
- La Côte-Nord compte plusieurs secteurs où l'absence de relief et la présence d'exploitations agricoles créent des zones de vent perturbant les conditions de la circulation.
- Le temps d'intervention à la suite d'un accident de la route est déterminant pour la survie des impliqués. L'isolement et l'éloignement de certains secteurs de la Côte-Nord impliquent une excellente coordination des intervenants et l'intégration des mesures préventives.

#### Attentes du milieu

- Corriger plusieurs sections des routes 138, 385 et 389 sur le plan de la géométrie (pentes critiques et courbes sous-standards) afin d'y améliorer la sécurité;
- Améliorer les télécommunications d'urgence sur les parcours isolés notamment le long de la route 389;
- Intervenir afin de diminuer la gravité des accidents;
- Asphalter les accotements pour accroître la sécurité des usagers.

#### Objectifs

La sécurité routière est au cœur des priorités du ministère des Transports du Québec. C'est pourquoi le Ministère a un souci constant d'accroître la sécurité des usagers sur son réseau. Les objectifs provinciaux et les particularités régionales ont amené à définir les objectifs suivants pour la Côte-Nord :

- Réduire le nombre de décès et de blessés graves sur les routes de la région, en particulier ceux impliquant des accidents avec des véhicules lourds;
- Éliminer les sites à risques du réseau routier, c'est-à-dire ceux présentant des déficiences pouvant affecter la sécurité des usagers;
- Accroître l'efficacité des interventions postaccidents.

## Pistes d'action

- |   | <b>Échéance</b> |
|---|-----------------|
| ➤ Apporter les corrections nécessaires aux infrastructures routières afin de réduire le nombre de déficiences du réseau, et ce, en priorité aux sites accidentogènes et aux sites de renversements de camions : modifications de tracés (pentés, courbes), corrections de dévers, etc.  | Action continue |
| ➤ Éliminer les aberrations routières en commençant par les sites accidentogènes : coupe de roc, déplacement de haubans et autres obstacles fixes, etc.  | Action continue |
| ➤ Parfaire l'implantation de nouveaux équipements préventifs visant à accroître la sécurité des usagers : pose de glissières, brise-vent ou autres mesures visant à contrer les effets du vent, éclairage de sites plus à risques, signalisation accrue ou mieux adaptée aux situations problématiques, asphaltage d'accotements dans les courbes, etc. | Action continue |
| ➤ En lien avec le comité régional de gestion des corridors routiers, apporter des mesures visant la gestion des vitesses dans certaines traversées d'agglomération par des aménagements dits « apaisants » : avancées de trottoirs, traverses marquées, effets de couloir, de porte, etc.   | Moyen terme     |
| ➤ Accroître les interventions en contrôle routier : construction d'aires d'arrimage et d'aires de contrôle.   | Court terme     |
| ➤ Poursuivre la mise en œuvre des recommandations émises par le comité de sécurité de la route 389 dont le renforcement du respect des vitesses affichées.  | Action continue |
| ➤ Favoriser une meilleure coordination des intervenants en sécurité routière par la mise en place d'une table régionale en sécurité routière et par la tenue de colloques régionaux et par l'échange d'information.   | Action continue |
| ➤ Trouver des partenaires en vue de compléter l'installation de téléphones d'urgence le long des routes isolées.  | Court terme     |

## Partenaires

- Société de l'assurance automobile du Québec
- Sûreté du Québec
- Régie régionale de la santé et des services sociaux
- MRC
- Municipalités
- Entrepreneurs et autres usagers corporatifs

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Taux d'accidents par million de véhicules-kilomètres
- Nombre de km de route où il y a eu correction de tracés ou d'aberrations
- Nombre de km de route où il y a eu implantation d'équipement préventif

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome I, Chapitre 8. Le réseau routier, avril 1998
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001
- Annexes cartographiques, février 2002
- Politique de sécurité dans les transports 2001- 2005, Ministère des Transports du Québec
- Plan d'action 2001-2003 de la Politique de sécurité dans les transports par direction territoriale, Direction de la Côte-Nord

### 6 La fluidité

#### Volet 1 : Le réseau routier

##### Bilan des problématiques

- Compte tenu des très faibles débits de circulation, il y a très peu de problèmes de congestion sur le réseau routier nord-côtier. La fluidité sur la Côte-Nord est plutôt affectée par le peu de zones de dépassement et par certaines caractéristiques géométriques du réseau routier (plusieurs pentes et courbes affectant la circulation). Quoique présents sur presque tout le réseau, ces éléments affectent surtout la fluidité sur la route 138, là où les débits de circulation sont plus élevés sur la route 389.
- Les pentes critiques ont pour effet de ralentir passablement la circulation, particulièrement les véhicules lourds. En plus de devoir patienter derrière les camions chargés, les automobilistes doivent par la suite envisager le dépassement de convois de camions qui se forment conséquemment à la réduction des vitesses. Le dépassement de ces convois, qui peuvent comprendre parfois 4 à 5 camions (dont maintenant de plus en plus de camions de type B), engendrent parfois des manœuvres à risques et contribuent généralement au sentiment d'insécurité des usagers.
- La fluidité de la circulation se trouve également affectée par le passage à travers de nombreux noyaux villageois parfois très étendus, et ce, surtout pour la portion ouest du territoire. De même, la prolifération des accès routiers (notamment les entrées privées) contribue également à compromettre la fluidité le long du réseau routier national.
- Normalement, pour une route nationale, telle que la route 138, les normes du MTQ préconisent la possibilité de dépassement sur au moins 60 % de la longueur totale du segment dans les deux directions. Les zones de dépassement comprennent à la fois des voies auxiliaires de dépassement (en terrain plat), des voies auxiliaires pour véhicules lents (dans les fortes pentes) et le marquage au sol lors de conditions de bonne visibilité (lignes pointillées).
- Les zones de dépassement sont particulièrement insuffisantes dans la portion de Tadoussac à Baie-Trinité où l'on atteint dans quelques sections que la moitié de ce que prescrit la norme.
- En ce qui concerne les routes 172, 385, 389 et 138 (partie à l'est de Baie-Trinité), compte tenu des faibles débits observés, seule la construction de voies auxiliaires pour véhicules lents

dans les fortes pentes serait requise puisque les camions peuvent obstruer fortement la circulation à ces endroits.

##### Attentes du milieu

- Améliorer les infrastructures routières pour tenir compte notamment de l'essor du tourisme et de sa difficile cohabitation avec les véhicules lourds;
- Accroître le nombre de voies de dépassement (pour le dépassement des véhicules lourds) et favoriser le contournement des agglomérations (pour une plus grande vitesse pratiquée).

##### Objectifs

La stratégie d'intervention du Ministère à ce niveau porte à la fois sur l'amélioration des conditions routières et sur les facteurs qui contribuent à accroître l'insécurité. Le secteur ouest de la Côte-Nord sera particulièrement visé par les mesures proposées, puisque la situation y est plus criante. Outre les projets majeurs déjà définis à la programmation du Ministère qui permettront l'atteinte d'une meilleure fluidité, plusieurs petits projets ciblés peuvent également améliorer sensiblement la problématique.

- Améliorer la fluidité de la circulation dans les secteurs à faible potentiel de dépassement;
- Assurer le maintien à long terme de la fluidité sur le réseau routier tout en prenant en considération les autres besoins liés à la route;
- Réduire le nombre de véhicules lourds sur la route par l'utilisation accrue des autres modes de transport.

## Pistes d'action

- |   |                     |
|---|---------------------|
| ➤ Réaliser ou compléter les projets majeurs visant la correction de tracé et de profil permettant l'amélioration de la fluidité.  | Échéance            |
| ➤ En complément aux grands projets, réaliser des projets plus modestes de zones de dépassements adaptées aux contextes, en ciblant prioritairement les secteurs où le dépassement est très difficile et où la circulation est plus élevée.  | Moyen terme         |
| ➤ Intégrer, dès les étapes de conception, les préoccupations en matière de possibilités de dépassement lors de la définition de tous les projets de réfection majeure de tracé.   | Court terme         |
| ➤ Améliorer la signalisation avancée des zones de dépassement existantes.   | Action en continue  |
| ➤ Améliorer la fluidité dans certains villages nord-côtiers par la réalisation d'intervention adaptées aux situations, dont la réalisation de voies de contournement lorsque les conditions routières et les impacts de la circulation le justifient.   | Court terme         |
| ➤ En relation avec le comité régional sur la gestion des corridors routiers, définir des critères d'aménagement du territoire aux abords du réseau routier supérieur de manière à circonscrire la prolifération des accès privés qui peuvent compromettre à long terme la fluidité de la route 138.         | Moyen terme         |
| ➤ Dans l'esprit de la Politique québécoise de transport maritime et fluvial, favoriser l'utilisation du fleuve Saint-Laurent pour le transport de certaines marchandises en provenance ou à destination de la Côte-Nord, réduisant ainsi les effets des véhicules lourds sur la fluidité du réseau routier. | Action en continue  |
|   | Moyen et long terme |

## Partenaires

- MRC
- Municipalités

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Augmentation de la proportion du réseau routier offrant des possibilités de dépassement sur la longueur du réseau;
- Stabilisation ou diminution du taux d'accès privés sur la route nationale par kilomètre;
- Maintien ou accroissement de la part des modes autres que le camion dans la répartition des volumes de marchandises transportées en provenance ou à destination de la Côte-Nord.

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome I, Chapitre 8. Le réseau routier, avril 1998
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001
- Annexes cartographiques, février 2002

### 6 La fluidité

#### Volet 2 : La traversée de la rivière Saguenay

##### Bilan des problématiques

- Depuis 1993, le fonctionnement de la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine s'est trouvé affecté par la hausse rapide du camionnage (environ 70 000 camions-remorques en 1993 à 150 000 en 1999) et par la période de pointe d'été expliquée par le flux touristique.
- Ces accroissements d'achalandage ont eu pour conséquence une saturation du service à certaines périodes de l'année et de la journée conduisant ainsi à la formation de files d'attente pouvant impliquer parfois des attentes de quelques heures. Ces attentes constituent en elles-mêmes une forme de tarification et sont considérées comme des freins au développement de la région.
- La présence de glaces sur la rivière et les bris de traversiers nuisent également à la continuité du service.
- La période des vacances de la construction, les journées fériées et les dimanches d'été entre 12 h et 17 h constituent les moments où le volume de trafic est au delà de la capacité de la traverse.
- Selon les projections d'achalandage du Ministère, la capacité actuelle du service sera atteinte pour un jour moyen de l'année vers 2017 et, pour un jour de l'été, en 2007. La venue de nouveaux projets majeurs peut cependant avoir une incidence plus ou moins marquée sur ces projections selon leur ampleur.

##### Attentes du milieu

- Améliorer le service de traversier à court terme;
- Réaliser un pont enjambant la rivière Saguenay de manière à solutionner de façon permanente la problématique;
- Maintenir le service de traversier à long terme (Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine).

##### Objectifs

La démarche poursuivie concernant cette problématique s'appuie sur des interventions à court, moyen et long terme. À court terme, les interventions visent essentiellement à améliorer les conditions actuelles du service de traversier. L'échéancier du moyen terme permet en revanche de favoriser, suivant la volonté du Ministère dans sa Politique du transport maritime et fluvial, le recours au fleuve pour le transport des marchandises et ainsi diminuer la pression des véhicules lourds sur le service entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine. Par ailleurs, suivant les conclusions de la future étude d'impact, des actions à plus long terme pourront être envisagées afin de solutionner la traversée du Saguenay. L'orientation poursuivie par le Ministère consiste, dans son ensemble, à assurer l'efficacité de la traversée du Saguenay.

- Améliorer le service de traversier pour répondre aux problèmes actuels de saturation du service;
- Favoriser une gestion efficace de la demande pour la traverse afin de diminuer la pression aux heures de pointe;
- Favoriser l'utilisation accrue du fleuve pour le transport des marchandises;
- Procéder aux études d'impacts préalables à la construction d'un pont enjambant la rivière Saguenay.



## Pistes d'action

- Maintenir un suivi constant des achalandages à la traverse de manière à ajuster les actions potentielles.
- Maintenir un horaire fixe optimal dans le contexte des équipements actuels.
- Maintenir de manière récurrente la capacité du service par l'ajout d'un troisième navire pour la période de pointe estivale.
- Installer de la signalisation avancée aux Escoumins et à Saint-Siméon sur les temps d'attente à la traverse de manière à influencer les déplacements des usagers vers d'autres liens extrarégionaux et vers d'autres plages horaires.
- Accroître les plages horaires de nuit de manière à maximiser l'utilisation du service lors de périodes creuses de la nuit notamment pour les camionneurs.
- Sensibiliser les entreprises de transport et les expéditeurs sur l'amélioration du service de nuit.
- En collaboration avec la STQ, revoir l'organisation des services dans l'est du Québec en considérant les effets potentiels du recours au mode maritime pour le transport des marchandises sur le désengorgement des services actuels.
- Réaliser l'étude d'impact préalable à la construction d'un pont.
- Selon les résultats de l'étude d'impact, procéder à la construction d'un pont enjambant la rivière Saguenay.

## Échéance

Action continue  
Action continue  
Court terme  
Court terme  
Moyen terme  
Moyen terme  
Moyen terme  
Court terme  
Long terme

## Partenaires

- Société des traversiers du Québec
- Comité aviseur sur le suivi de l'étude d'impact
- Gouvernement du Canada

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Amélioration des temps d'attente
- Diminution du nombre de véhicules laissés aux quais
- Augmentation de la satisfaction des usagers

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome I, Chapitre 8. Le réseau routier, avril 1998
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001
- Étude d'opportunité relative à la traversée de la rivière Saguenay, Naturam/Génivar, 1999
- Étude d'impact (à venir)

### 7 La qualité du réseau routier

#### Bilan des problématiques

- La qualité du réseau routier dépend de l'état de ses composantes, soit la surface de roulement, la structure de la chaussée et les structures comme les ponts, ponceaux, fossés, etc.
- Trois indicateurs servent principalement à évaluer l'état de la chaussée. Il s'agit de l'indice de rugosité international (IRI) qui mesure l'irrégularité de la chaussée, l'orniérage qui estime la profondeur des dépressions longitudinales en trace de roue et la gélivité qui évalue la sensibilité des matériaux de fondation des routes à la détérioration et au soulèvement occasionnés par le gel.
- En 2000-2001, l'évaluation de ces indices a démontré que le réseau routier de la Côte-Nord nécessiterait des interventions sur 388 km en raison de l'IRI, (276 km d'intervention de surface et 112 km de reconstruction), sur 167 km par rapport à l'orniérage et sur 56 km quant à la gélivité.
- Les principales causes de détérioration des chaussées sont les variations importantes et soudaines des conditions météorologiques et la circulation des véhicules lourds, surtout au printemps et lorsqu'ils sont en surcharge. De même, l'évolution des normes de qualité ne permettrait plus le recours à certains composés ayant servi de matériaux à l'assise de plusieurs portions de route.
- L'état des structures (ponts et grands ponceaux) sur le réseau routier nord-côtier est relativement bon. En 2001, 8 % des structures (19 structures) présentaient des dégradations importantes; celles-ci peuvent donc nécessiter des travaux majeurs de réfection (corrections de dalles, de piliers ou de culées). De plus, soixante et un pour cent (61 %) des structures étant dans un état jugé de bon à moyen nécessiteront des investissements importants en travaux de réparation pour qu'elles soient à nouveau en très bon état et pour éviter des investissements beaucoup plus importants en reconstruction. Enfin, sur le plan de la fonctionnalité, 10 % des structures situées sur le réseau routier du MTQ présentent des déficiences fonctionnelles allant de moyennes à très importantes (capacité portante, largeur de circulation, espace piéton et cyclable, etc.).
- Le confort de roulement peut également être affecté par la qualité de l'entretien hivernal du réseau routier. Celle-ci est déterminée par la catégorie de route mais peut être compromise par le manque d'uniformité dû au changement d'entrepreneurs, d'opérateurs et de surveillants.

- La qualité du réseau routier se reflète sur la compétitivité des entreprises en terme de coûts de transport, notamment par l'absorption des coûts liés à l'usure prématurés des véhicules et des frais d'assurances pour les camionneurs plus élevés pour certaines portions de route.

#### Attentes du milieu

- Améliorer la qualité des infrastructures dans un souci de maintien de la compétitivité des entreprises, sans négliger les routes 172, 385 et 389;
- Améliorer la qualité de la surface de roulement et la qualité de l'entretien hivernal.

#### Objectifs

L'amélioration de la qualité du réseau routier est essentielle au maintien de sa fonctionnalité et de sa sécurité. Des interventions ciblées aux endroits présentant des déficiences majeures vont de soi, mais une large part des efforts, beaucoup moins apparent, doit également être consentie au maintien des portions saines du réseau afin de ne pas compromettre son intégrité à long terme. Par conséquent, les objectifs poursuivis sont :

- Améliorer la qualité de la chaussée aux endroits présentant des déficiences majeures;
- Assurer l'entretien préventif des infrastructures routières de la Côte-Nord de manière à préserver leur intégrité.

### Pistes d'action

- |  | <b>Échéance</b> |
|--|-----------------|
| ➤ Apporter les correctifs appropriés aux infrastructures de manière à améliorer ou à maintenir le nombre de kilomètres du réseau routier présentant des déficiences majeures : réfection des fondations et sous-fondations, couche de base et de roulement, scellement de fissures, etc.       | Action continue |
| ➤ En collaboration avec les centres de services et dans l'esprit du virage exploitation entrepris par le ministère des Transports du Québec, élaborer une démarche visant à établir un plan intégré de mesures d'entretien des infrastructures (routes, structures, fossés, glissières, etc.). | Moyen terme     |
| ➤ Maintenir un entretien hivernal efficace et adapté à la densité de la circulation et améliorer les mécanismes de contrôle du respect des contrats d'entretien.   | Action continue |

### Partenaires

- Entrepreneurs en entretien hivernal

### Indicateurs d'atteinte de résultat

- Évolution annuelle de la longueur du réseau routier présentant des déficiences en fonction des indicateurs d'état (IRI, orniérage et gélivité)
- Nombre de plaintes analysées confirmant un non respect des spécifications qualitatives en entretien hivernal

### Pour plus d'information

- Études techniques, Tome I, Chapitre 8. Le réseau routier, avril 1998
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001
- Annexes cartographiques, février 2002

### 8 La classification fonctionnelle du réseau routier

#### Bilan des problématiques

- La route nationale 389, qui relie Baie-Comeau au Labrador sur une distance de 570 km, est la résultante de la construction d'une série de tronçons ayant à l'origine des finalités très différentes.
- De route d'accès aux ressources (barrages Manic 2, 3, 5), la route 389 est devenue un axe important pour l'économie nord-côtière sur le plan de l'acheminement de matières premières et de produits de consommation des communautés plus au nord de Caniapiscou et du Labrador sans pour autant avoir subi les modifications nécessaires à sa vocation de route nationale.
- Malgré des interventions régulières sur la route 389, celle-ci se caractérise encore aujourd'hui par des déficiences importantes tant sur le plan du tracé, du profil, que de la géométrie, particulièrement le tronçon entre Fire Lake et Mont Wright (40 km). Ces caractéristiques, combinées au manque de dispositifs de retenue sur plusieurs secteurs à risques, peuvent compromettre la sécurité des usagers.
- De plus, les touristes (dont beaucoup de chasseurs et pêcheurs) sont également très présents sur cette route de sorte que la cohabitation avec le transport lourd s'avère de plus en plus difficile.
- L'exploitation potentielle des ressources naturelles (mines et hydroélectricité) pourrait créer des pressions additionnelles pour une utilisation accrue de la route.
- Les investissements requis afin de rendre cette route conforme aux normes de conception pour cette nouvelle vocation de lien interprovincial s'élèvent à 120 M\$, ce qui dépasse largement le budget régulier du ministère des Transports pour la Côte-Nord.
- Par ailleurs, le prolongement éventuel de la route 138 en Basse-Côte-Nord constituerait également un lien interprovincial avec le Labrador advenant sa réalisation.

#### Attente du milieu

- Reconnaissance des routes 138 (partie de la Basse-Côte-Nord) et 389 comme liens interprovinciaux.

#### Objectifs

En constituant des liens interprovinciaux appelés à favoriser autant le développement du Labrador que celui du nord du Québec, le Ministère considère qu'une large portion de la réfection de la route 389, et éventuellement le prolongement de la route 138 en Basse-Côte-Nord, devrait également interpeller l'implication financière du gouvernement fédéral. De même, certains utilisateurs corporatifs utilisant actuellement la route 389 ont déjà mentionné leur intérêt à contribuer financièrement à sa réfection selon les bénéfices qu'ils pourraient en retirer.

- Contribuer de manière récurrente à la réfection de portions de la route 389 en priorité dans les sections les plus problématiques sur le plan de la sécurité des usagers;
- Parallèlement à l'amélioration continue de la route 389, contribuer à la recherche de financement dans le but d'une réfection majeure de certaines portions.

## Pistes d'action

- |  | <b>Échéance</b> |
|--|-----------------|
| ➤ Améliorer la route 389 sur certains des secteurs les plus détériorés : drainage, correction de profil, rechargement granulaire, correction de dévers, pose de glissière de sécurité.   | Action continue |
| ➤ Contribuer à l'analyse du rôle de la route 389 dans le soutien à l'économie régionale, provinciale et nationale.   | Court terme     |
| ➤ Favoriser le regroupement des utilisateurs de la route 389 dans la recherche d'un partenariat pour le financement de réfections majeures de certains tronçons.   | Action continue |
| ➤ Contribuer, conjointement avec le gouvernement fédéral, à l'analyse d'opportunité du prolongement de la route 138 en Basse-Côte-Nord.  | Court terme     |
| ➤ Participer à la tenue de Symposium en collaboration avec le gouvernement de Terre-Neuve sur la planification et le développement des routes 389 et 138 en Basse-Côte-Nord (suite de la première initiative tenue à Labrador City en 2001). | Court terme     |

## Partenaires

- MRC de Caniapiscau et de Manicouagan
- Conseil des maires de la Basse-Côte-Nord
- Centre local de développement de Caniapiscau et de la Basse-Côte-Nord
- Conseil régional de développement de la Côte-Nord
- Ministère des Régions du Québec
- Entreprises utilisatrices de la route 389
- Hydro-Québec
- Gouvernement du Canada (Développement Économique Canada)

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome I, Chapitre 8. Le réseau routier, juin 1998
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations publiques par territoire de MRC, février 2001
- Annexes cartographiques, février 2002

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Dépôt des rapports d'études concernant les routes 389 et 138
- Adoption d'une entente de partenariat pour le financement de la route 389

### 9 La gestion des corridors routiers

#### Bilan des problématiques

- La prolifération des accès à la route nationale affecte la fluidité de la circulation (diminution des vitesses) et la sécurité des usagers (accroissement des conflits).
- Les traversées d'agglomération déstructurées (c'est-à-dire là où il y a multiplicité et surlargeur des accès, mauvaise définition des espaces riverains, des perspectives larges et rectilignes, de l'affichage abondant) accentuent la perception d'insécurité et la difficulté de cohabitation des différents usagers de la route. La situation des aménagements en bordure de la route est souvent le reflet de besoins divergents en matière de vocation du territoire.
- L'unicité du lien routier national en région pose le défi de l'intégration de toutes les préoccupations, c'est-à-dire la route à la fois comme milieu de vie, de socialisation, de tourisme, de mobilité des personnes et des marchandises, etc.
- Les interventions en traversée d'agglomération découlent d'un travail de concertation très étroit avec les municipalités touchées car un certain nombre d'interventions dites à caractère urbain (plantation de végétaux, piste cyclable, trottoirs, etc.) sont généralement sous la responsabilité de la municipalité ou de responsabilité partagée. Il en va de même pour la gestion du développement du territoire aux abords du corridor routier qui est l'apanage des intervenants de l'aménagement du territoire, soit les MRC, les municipalités et, dans certaines mesures, le ministère des Ressources naturelles sur le territoire public.
- L'utilisation du territoire aux abords de la route pour les besoins du Ministère, dont les sites d'entreposage de matériaux déglacants, ne correspond pas toujours aux volontés des MRC exprimées dans leur schéma d'aménagement.
- Le manque d'uniformité et de rigueur du Ministère par le passé en matière de consultation lors des phases de planification des projets mais aussi la méconnaissance des procédures ministérielles de la part des partenaires nuisent à l'établissement d'un climat de confiance et militent en faveur d'un rapprochement des parties.

#### Attentes du milieu

- Préciser les interventions en matière de traversées d'agglomération
- Collaborer avec les intervenants régionaux
- Développer et mettre en place une démarche conjointe MRC - MTQ

#### Objectifs

Conscient des demandes du milieu et du rôle central que doivent assumer les responsables du territoire au chapitre de la gestion des corridors routiers, le Ministère préconise l'implantation et la reconnaissance d'une démarche concertée. Le Ministère est d'avis que cette façon de faire s'avère essentielle à la mise en œuvre des objectifs de tous les intervenants, et plus particulièrement ceux qu'il poursuit, c'est-à-dire :

- Contrôler et restreindre la prolifération des accès le long du réseau routier régional;
- Améliorer les conditions des traversées d'agglomérations de certains villages nord-côtiers en prenant en considération l'ensemble des préoccupations des intervenants et des usagers;
- Améliorer la collaboration et le partenariat dans la gestion des corridors routiers.

## Pistes d'action

## Échéance

- Consolider le mandat et les activités du comité régional sur la gestion des corridors routiers, par notamment :
  - la mise à jour des informations et l'établissement de critères pour l'identification des sites présentant des problèmes de fonctionnalité; Court terme
  - la synthèse des attentes et des objectifs de chacun en matière d'utilisation du territoire en bordure du réseau routier supérieur; Court terme
  - la définition d'une approche concertée (rôle et responsabilités des intervenants) et d'outils régionaux en vue de contrôler la prolifération des accès le long du réseau routier supérieur; Court terme
  - la définition de plans d'aménagement des corridors routiers (PACR) basés sur l'intégration des préoccupations de tous les intervenants; Court terme
  - l'élaboration d'outils de suivi en matière de gestion des corridors routiers. Moyen terme
- Harmoniser les mécanismes de consultation avec les partenaires lors des phases de planification des projets. Action continue

## Partenaires

- MRC
- Municipalités
- Ministère des Ressources naturelles du Québec
- Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome II, Chapitre 9. Les corridors routiers en milieu rural et en traversée d'agglomération
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Réduction du nombre d'accès par km en fonction du type d'usage en bordure de la route
- Évolution des taux d'accidents pondérés dans les agglomérations
- Diminution du nombre d'accès non conformes (avis d'infractions)

### 10 L'environnement

#### Volet 1 : Les paysages et les aménagements paysagers

##### Bilan des problématiques

- La prise en compte des paysages constitue de plus en plus une préoccupation à l'échelle des MRC en soutien au développement du potentiel touristique des régions.
- La Côte-Nord ne fait pas exception à cette tendance compte tenu de l'omniprésence des paysages naturels et de la localisation côtière de la route 138 qui favorisent la mise en valeur de points de vue sur le fleuve et le golfe Saint-Laurent.
- La définition des paysages d'intérêt varie selon la vocation et les objectifs poursuivis par différents intervenants (ATR, MRC, comité locaux de tourisme, etc.). Ces divergences rendent difficile la prise en compte des besoins régionaux et l'adéquation des interventions du Ministère en fonction de cette notion.
- Une mise en valeur du paysage tous azimuts peut parfois aller à l'encontre de la sécurité routière en créant, par exemple, des zones de vent à la suite de l'ouverture d'une percée visuelle.
- De Tadoussac vers Natashquan, on peut observer, tout au long de la route, de nombreux secteurs dénudés et sableux. La rigueur du climat, additionnée aux travaux inhérents à l'entretien de la route (fossés, déneigement, sel de déglacage) accentue ce problème.
- Quelques portions du réseau routier conservent à leurs abords la cicatrice d'anciens bancs d'emprunts n'ayant pas fait l'objet d'une restauration et insèrent des éléments visuels négatifs dans la perception des usagers.

##### Attentes du milieu

- Favoriser la mise en valeur des paysages de la Côte-Nord, particulièrement souhaitée par les représentants de la Minganie, dont :
  - l'aménagement plus naturel des abords routiers;
  - l'enlèvement des arbres morts;
  - l'ouverture de certaines percées visuelles sur le golfe;
  - la planification des futurs tracés de route en fonction du point de vue qu'ils permettront sur le golfe Saint-Laurent;
  - la protection des secteurs fragiles

##### Objectifs

L'approche du Ministère pour ce volet s'appuie à la fois sur des mesures préventives et correctives visant la protection et la mise en valeur des paysages. Les mesures avancées prennent en considération les actions présentement poursuivies dans la Politique sur l'environnement du ministère des Transports et les opportunités qui s'offrent à lui dans la mesure de ses compétences.

- Améliorer la mise en valeur des paysages de la Côte-Nord en prenant notamment en considération la sécurité des usagers;
- Favoriser la protection des paysages le long des routes.



## Pistes d'action

	<b>Échéance</b>
➤ Renaturaliser les zones dénudées des abords de routes selon l'importance de leur impact (érosion, visuel, etc.).	Moyen et long terme
➤ Prendre en compte les paysages exceptionnels reconnus dans les schémas d'aménagement des MRC lors des projets routiers.	Action continue
➤ Développer l'expertise et former le personnel d'exploitation du Ministère à l'entretien écologique des emprises (déboisement sélectif, maintien d'un couvert végétal minimum, végétalisation avec des essences adaptées, etc.).	Moyen terme
➤ Inclure dans les contrats de services du Ministère des clauses visant à promouvoir cet entretien écologique des emprises.	Moyen terme
➤ Améliorer l'intégration des modes de gestion de la publicité le long des routes en favorisant l'harmonisation et l'interconnexion entre les permis du Ministère et des municipalités.	Court terme
➤ Réaliser de la sensibilisation publique sur les déchets le long du réseau et mettre en place un programme étudiant ou communautaire de ramassage.	Court terme
➤ Améliorer l'intégration au paysage des installations d'utilités publiques le long des routes.	Action continue
➤ Préserver et améliorer la qualité visuelle des corridors routiers notamment par la restauration des bancs d'emprunts visibles à partir du réseau routier.	Moyen terme

## Partenaires

- MRC
- Municipalités
- Associations touristiques régionales
- Organismes locaux en environnement et en tourisme

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Nombre de kilomètres des abords de routes renaturalisés
- Nombre de carrières et sablières visibles de la route réhabilitées
- Nombre d'employés formés en entretien écologique

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome I, Chapitre 5. Le contexte environnemental, juin 1998
- Visions des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001
- Annexes cartographiques, février 2002
- La Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec, 1994

## 10 L'environnement

### Volet 2 : Les problèmes de bruit, de poussière et de vibration le long du réseau routier

#### Bilan des problématiques

- Il n'y a pas d'évaluation systématique des niveaux sonores le long du réseau routier de la Côte-Nord. Cet exercice s'avère trop volumineux pour être mené sur l'ensemble du réseau.
- L'analyse de la provenance des plaintes adressées au Ministère nous incite à croire que la problématique concerne surtout les noyaux villageois construits à proximité immédiate du réseau routier national, subissant notamment les effets de la forte présence du camionnage sur la Côte-Nord.
- La proximité des bâtiments permet difficilement d'envisager l'implantation des aménagements traditionnels qui visent à contrer les effets du bruit (buttes, murs, écrans végétaux).
- D'autres mesures, souvent également plus onéreuses, peuvent être envisagées telles qu'un nouveau revêtement de la chaussée, une modification de la géométrie de l'infrastructure routière, d'autres modes de gestion de la circulation.
- Les éléments de problématique de poussière et de vibration sont intimement reliés à ceux sur le bruit, c'est-à-dire fortement redevables à la présence des poids lourds. La poussière est quant à elle difficilement contrôlable compte tenu de la présence abondante de sable en bordure du réseau routier nord-côtier et des nombreux secteurs villageois où il y a absence de pelouse sur les propriétés privées.

#### Attente du milieu

- Aménager des aires de repos pour les camionneurs à l'extérieur des limites municipales bâties.

#### Objectifs

Les interventions préconisées par le Ministère en cette matière sont issues en partie de sa Politique sur le bruit. L'approche corrective de cette politique basée sur des mesures à coûts partagés visant à réduire le bruit routier a cependant été conçue pour les grands centres urbains et s'avère, par conséquent, difficilement applicable en région. Néanmoins, les mesures préventives où l'on vise, par une planification intégrée de l'aménagement du territoire, à éviter de créer de nouvelles zones sensibles (aires résidentielles, récréatives et institutionnelles) exposées à ces inconvénients constituent une avenue plus intéressante pour la Côte-Nord.

- Diminuer les impacts de la circulation des véhicules lourds sur la qualité de vie des résidents en bordure des routes;
- Prévenir la création de nouvelles zones susceptibles d'être exposées à des niveaux de bruit, de poussière et de vibration élevée.

## Pistes d'action

	<b>Échéance</b>
➤ Sensibiliser les camionneurs au bruit et vibration occasionnés par le fonctionnement des moteurs lors d'arrêts de longue durée.	Action continue
➤ Sensibiliser les camionneurs au bruit occasionné par l'utilisation abusive des freins moteurs ou par l'utilisation d'équipements non conformes.	Action continue
➤ Aménager des aires de repos pour les camionneurs dans les secteurs névralgiques d'achalandage et dans des endroits faisant l'objet d'ententes communes.	Court terme
➤ Améliorer l'asphaltage afin de réduire les émissions de bruit et de vibration dans les secteurs les plus exposés.	Moyen et long terme
➤ Revégétaliser les secteurs dénudés aux abords des noyaux villageois et inciter les municipalités à adopter des mesures similaires pour les terrains privés de manière à favoriser la rétention du sable.	Moyen et long terme
➤ Supporter les MRC dans l'adoption de règles minimales concernant le développement le long du réseau national (zonage compatible, marges de recul, etc.).	Action continue
➤ Prendre en considération les niveaux sonores lors de la relocalisation d'un tronçon de route nationale.	Action continue

## Partenaires

- MRC
- Municipalités
- Société d'assurance automobile du Québec
- Associations de camionneurs

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Amélioration de la satisfaction des résidents
- Implantation d'aires de repos
- Accroissement de la sensibilité des camionneurs à ces problèmes

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome I, Chapitre 5. Le contexte environnemental, avril 1998
- Visions des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001
- Annexes cartographiques, février 2002
- La Politique sur le bruit du ministère des Transports du Québec, mars 1998

### 11 Les parcs routiers

#### Bilan des problématiques

- Les parcs routiers de la Côte-Nord sont largement saisonniers. En hiver, les services sont concentrés dans les villages.
- La majeure partie des parcs routiers est de responsabilité municipale (28 équipements sur 54). Pour sa part, le Ministère gère trois haltes routières saisonnières, deux belvédères et six surlargeurs.
- Les secteurs où des services sanitaires seraient requis en fonction des normes du Ministère se situent essentiellement le long de la route 389 entre le Relais Gabriel (km 314) et la ville de Fermont (km 564) et le long de la Trans-Anticostienne.
- De même, l'abandon récent de la gestion de la halte routière de la rivière Manitou par la MRC de la Minganie fait en sorte qu'il n'y a plus de service entre le village de Moisie et celui de Sheldrake (au-delà de 100 km).
- Il y a plusieurs parcs routiers sur la route 138, particulièrement entre Baie-Comeau et Godbout et entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan, qui ne sont pas signalés à l'avance. Cette situation peut générer l'arrêt des usagers à des endroits non désirés et non sécuritaires.
- Il y a présentement certains projets de caractérisation des paysages et des attraits de la Côte-Nord en cours par les MRC et les ATR qui pourraient déboucher sur une redéfinition des besoins en matière de déploiement des parcs routiers et de partenariat visant l'animation de ces sites.
- Le Ministère évalue présentement la possibilité de mandater une agence pour le développement et la gestion des parcs routiers à sa charge.

#### Attentes du milieu

- Reconnaître les points de vue intéressants (sur le golfe et sur l'arrière-pays) et y aménager les infrastructures (haltes, belvédères, accotements plus larges) permettant leur mise en valeur;
- Améliorer la qualité des aménagements et la visibilité sur le fleuve des haltes routières existantes;
- Permettre l'aménagement de relais touristiques dans les haltes routières.

#### Objectifs

L'approche pour ce thème sera tributaire de l'exercice à mener à l'échelle régionale sur l'établissement des besoins et la réorganisation des parcs routiers. Cet exercice permettra éventuellement l'intégration d'actions plus précises afin de répondre à l'objectif d'amélioration des équipements. Cet exercice doit se faire en lien avec la mise en place d'une agence des parcs routiers dont l'objectif central est la recherche de l'autofinancement des équipements au niveau provincial.

- Revoir l'organisation et la gestion des parcs routiers de la Côte-Nord en fonction du contexte nord-côtier et des nouvelles orientations que se fixera le Ministère dans la mise en place d'une agence des parcs routiers;
- Améliorer l'animation des sites existants en fonction de la mission des partenaires.

### Pistes d'action

- Analyser la situation des parcs routiers en fonction des normes du Ministère et déposer un bilan de l'état actuel.
- Selon les résultats du bilan et au besoin, ajuster les équipements et proposer des solutions adaptées aux problèmes soulevés.
- Améliorer la signalisation avancées des parcs routiers existants sur la route 138.
- Établir des protocoles d'entente en vue d'un partenariat avec le milieu pour l'animation des haltes et la cogestion de certains équipements.

### Échéance

Court terme  
Moyen terme  
Court terme  
Court terme

### Partenaires

- MRC
- Municipalités
- Associations touristiques régionales
- Organismes locaux de tourisme

### Indicateurs d'atteinte de résultat

- Dépôt du bilan de l'état actuel
- Nombre d'ententes de partenariat visant l'animation des parcs routiers

### Pour plus d'information

- Études techniques, Tome I, Chapitre 5. Le contexte environnemental, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001
- Annexes cartographiques, février 2002
- La Politique sur les parcs routiers, Ministère des Transports du Québec, décembre 1992

## 12 Le réseau cyclable

### Bilan des problématiques

- La cohabitation des cyclistes avec les véhicules moteurs est difficile sur le réseau routier compte tenu des caractéristiques de ce réseau combinées à la présence des véhicules lourds.
- La réalisation d'un réseau cyclable régional est complexe et onéreuse à cause de l'étendue du territoire (les villages sont éloignés à l'échelle du cycliste).
- La Côte-Nord ne compte pas ou très peu de routes secondaires facilitant l'établissement d'un réseau et il y a plusieurs obstacles naturels à franchir.
- Il n'y a pas de planification régionale de réseau cyclable d'intégrée aux schémas d'aménagement des MRC.
- La Route verte est peu présente sur la Côte-Nord (seulement une quarantaine de kilomètres de prévue).

### Attentes du milieu

- Contribution technique et financière du MTQ à l'aménagement et à l'amélioration des réseaux en site propre;
- Permettre l'asphaltage systématique des accotements pour la pratique du vélo;
- Une plus grande reconnaissance de la Route verte sur la Côte-Nord;
- Faire connaître la position du MTQ sur la problématique des circuits cyclables en bordure du réseau routier national et dans la traversée des villages.

### Objectif

Conformément à sa Politique sur le vélo, le Ministère privilégie une approche de concertation et de partenariat avec les intervenants concernés par la pratique du vélo, afin de favoriser le développement de voies cyclables sécuritaires et le respect de la réglementation en vigueur.

- Soutenir le développement des réseaux cyclables conformément aux politiques du ministère des Transports du Québec en la matière.

## Pistes d'action

- |   | <b>Échéance</b> |
|---|-----------------|
| ➤ Contribuer à la mise en place d'une table d'échanges régionale sur la planification des itinéraires cyclables.  | Action continue |
| ➤ Soutenir techniquement la table pour l'analyse des tronçons concernant le réseau du Ministère et pour la recherche de solutions sécuritaires et permanentes aux endroits problématiques.                | Action continue |
| ➤ Offrir aux municipalités les tronçons abandonnés du réseau routier en priorité pour des projets de pistes cyclables.  | Action continue |
| ➤ Favoriser l'utilisation polyvalente des réseaux de sentiers hors-route existants, notamment pour la traverse des routes du Ministère.   | Action continue |
| ➤ Intégrer les besoins des cyclistes lors de travaux de réfection des infrastructures existantes (ponts et chaussées) lorsque la situation le permet.   | Action continue |
| ➤ Permettre l'utilisation de l'emprise routière pour l'aménagement de pistes cyclables en site propre, lorsque la situation le permet, à certaines conditions et lorsqu'il n'y a pas de tracé alternatif. | Action continue |
| ➤ Participation financière du MTQ à certains aménagements cyclables suivant les critères de sa Politique vélo.  | Action continue |

## Partenaires

- MRC
- Municipalités
- Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
- Unité régionale loisir et sport
- Associations touristiques régionales
- Clubs cyclistes locaux
- Vélo Québec

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome II, Chapitre 1.5. Le transport non motorisé, avril 1997
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001
- Annexes cartographiques, février 2002
- La Politique sur le vélo, Ministère des transports du Québec, 1995

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Augmentation du nombre de kilomètres planifiés et réalisés
- Augmentation du nombre de schémas d'aménagement faisant état du réseau reconnu
- Tenue de rencontres de la table régionale

### 13 Les véhicules hors-route

#### Bilan des problématiques

- La pratique de la motoneige est importante en termes de retombées économiques et touristiques pour la Côte-Nord.
- Le réseau de VHR est étendu et comprend de nombreuses traversées de rivières posant des contraintes à son maintien, notamment pour son entretien.
- Le réseau de VHR comporte de nombreuses traversées transversales et longitudinales de la route nationale qui sont tolérées mais à la limite de la sécurité des usagers.
- La planification des réseaux se fait à la pièce et ne figure dans aucun schéma d'aménagement des MRC.
- La pratique de VTT a cru beaucoup ces dernières années mais elle se développe sur une base moins structurée que la motoneige : il y a peu de clubs locaux et peu de sentiers reconnus et balisés.
- La période d'ouverture de la route blanche, considérée comme un équipement essentiel à la mobilité des résidents et des touristes de la Basse-Côte-Nord, est limitée par les nombreuses portions aménagées sur des bras de mer et des embouchures de rivières.
- Le pouvoir d'intervention du MTQ en dehors des emprises du réseau routier est limité quant à l'aménagement et au développement de sentiers concernés; il n'existe aucun programme à ce niveau au Ministère.

#### Attentes du milieu

- La contribution du MTQ à la traversée des cours d'eau;
- La relocalisation du tracé de la route blanche en consultation avec le milieu et l'amélioration des services aux abords de la piste.

#### Objectif

Conformément à son projet de politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières, le Ministère privilégie une approche de concertation et de partenariat avec les intervenants concernés par la pratique des véhicules hors route, afin de favoriser le développement de sentiers sécuritaires et le respect de la réglementation en vigueur.

- Soutenir le développement des réseaux de véhicules hors route conformément aux politiques du ministère des Transports du Québec en la matière.



## Pistes d'action

- |  |                 |
|--|-----------------|
| ➤ Soutenir techniquement la planification des sentiers de véhicules hors route.  | Action continue |
| ➤ Favoriser l'intégration des réseaux de VHR dans les schémas d'aménagement des MRC afin de soutenir une planification répondant aux attentes du milieu et en relation étroite avec l'aménagement du territoire. | Action continue |
| ➤ Procéder à l'analyse et à la planification de l'amélioration de portions de la route blanche sur la Basse-Côte-Nord.   | Court terme     |
| ➤ Relocaliser le tracé de la route blanche en fonction des conclusions de l'étude et des crédits disponibles.  | Court terme     |
| ➤ Intégrer les besoins des usagers de VHR lors des travaux de réfection des structures lorsque la situation le permet.   | Action continue |
| ➤ Convenir avec les gestionnaires des réseaux de corrections à apporter aux traverses de VHR non conformes et apporter ces corrections afin de les régulariser.  | Action continue |

## Échéance

## Partenaires

- MRC
- Municipalités
- Unité régionale du loisir et du sport
- Associations touristiques régionales
- Associations des clubs de motoneige de la Côte-Nord
- Fédération québécoise du QUAD
- Clubs locaux de motoneiges et de VTT

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome II, Chapitre 14. Les véhicules hors routes, novembre 1999
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations tenues par territoire de MRC, février 2001
- Annexes cartographiques, février 2002
- Projet de politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises du ministère des Transports du Québec, 1996

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Réduction du nombre de sites non conformes
- Nombre de structures rénovées permettant de régler certaines problématiques de traverse de cours d'eau
- Nombre de km de route blanche relocalisé

### 14 Les chemins forestiers

#### Bilan des problématiques

- Le réseau de chemins forestiers de la Côte-Nord que l'on trouve sur les terres du domaine public s'étire sur quelque 4 000 kilomètres et implique plusieurs usagers : compagnies forestières, villégiateurs et autres utilisateurs du domaine du loisir et du plein air.
- Des concertations régionales ont fait ressortir que la problématique des chemins forestiers concerne essentiellement leur entretien, la sécurité des usagers et la responsabilité des utilisateurs à plus long terme.
- Le ministère des Transports du Québec n'a aucune responsabilité ni pouvoir en matière de chemins forestiers. Il est cependant préoccupé par la jonction entre ce réseau et celui à sa charge.
- L'ouverture d'un accès pour un chemin forestier sur le réseau routier ne peut se faire au hasard puisque la configuration de certains tronçons ne le permet pas sur le plan de la sécurité (distance de visibilité).
- Actuellement, la Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports du Québec n'est pas consultée dans le cadre de la planification des chemins forestiers pour des fins d'exploitation de la forêt par les entreprises détentrices de contrat d'approvisionnement et d'aménagement forestier. Les demandes d'ouverture au réseau se font donc a posteriori de cette planification et sans échange préalable sur les contraintes pouvant nuire à leur approbation.
- L'utilisation des routes forestières, notamment à Forestville et Les Escoumins contribuent à réduire le recours aux routes nationales pour le transport du bois aux usines de transformation.

#### Attente du milieu

- Contribuer à la clarification des rôles de chaque organisme, notamment pour l'entretien des chemins forestiers.

#### Objectifs

Dans cette foulée et puisque le réseau du ministère des Transports est indirectement touché, il apparaît souhaitable que tout nouveau développement, utilisation ou entretien du réseau forestier puissent être planifiés en concertation avec les multiples intervenants du réseau.

- Assurer l'harmonisation entre le réseau routier forestier nord-côtier et le réseau routier à la charge du Ministère;
- Contribuer, en concertation avec les autres intervenants régionaux, à la clarification des rôles de chaque organisme en vue de favoriser l'entretien des chemins forestiers à long terme et la sécurité des déplacements des usagers.

## Pistes d'action

- S'assurer que le MTQ reçoive la planification du développement des chemins forestiers des exploitants forestiers avant leur acceptation finale.
- Faire connaître aux exploitants forestiers les secteurs sensibles à l'ouverture d'accès sur le réseau routier supérieur.
- Contribuer à la mise en place d'une table de concertation régionale impliquant les principaux usagers des chemins forestiers.
- Participer périodiquement aux campagnes d'information et de sensibilisation des usagers des chemins forestiers sur les règles de sécurité et de cohabitation sur les chemins forestiers.

## Échéance

Action continue

Court terme

Court terme

Action continue

## Partenaires

- MRC
- Ministère des Ressources naturelles du Québec
- Conseil régional de développement de la Côte-Nord
- Société d'assurance automobile du Québec
- Sûreté du Québec
- Entreprises forestières
- Autres utilisateurs

## Pour plus d'information

- Études techniques, Tome II, Chapitre 16. Les routes d'accès sur les terres publiques : état de situation, avril 1997
- Vision des transports, document de consultation, avril 1998
- Comptes rendus et mémoires des consultations publiques par territoire de MRC, février 2001

## Indicateurs d'atteinte de résultat

- Élimination des demandes d'ouverture d'accès dans des zones problématiques
- Tenue de campagnes d'information auprès des usagers