

PROJET

adopté par le
Conseil de la MRC
Pas entré en vigueur,
en raison de la fusion

8. Transport

Un schéma d'aménagement doit :

«Indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent, ainsi que l'endroit où ils sont situés».

L.A.U. Section II, article 5, paragraphe 7 a).

«... indiquer les principales améliorations devant être apportées aux infrastructures et aux équipements visés au sous-paragraphe a) et indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés».

L.A.U. Section II, article 5, paragraphe 7 b).

Les transports réfèrent au réseau routier, ferroviaire et par extension au transport maritime, aux aéroports et aux hydrobases.

La proposition du premier projet du schéma d'aménagement révisé se résume de la façon suivante :

**Développer, structurer et renforcer
les infrastructures de transport
en fonction du rôle de la MRC
comme Capitale du Nord du Québec**

214 DB6a
Projets d'amélioration de la route 175 des
kilomètres 60 à 84 et 84 à 227
RFL et SAG / STO-TEWK 6211-06-042

8.1 Transport routier

Le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay est vaste et de plus, il est relativement éloigné de la plupart des autres régions du Québec. Par conséquent, toutes les questions relatives au transport ont toujours été importantes au point de vue de l'activité économique et du développement de la MRC. Un réseau de transport routier a donc dû être développé de manière efficace et sécuritaire. Il permet de décloisonner la MRC du Fjord-du-Saguenay par rapport au reste du continent et rend possible le déplacement de personnes, le transport de marchandises ainsi que les activités liées au tourisme et aux loisirs. Le réseau routier constitue aussi, à l'intérieur de la MRC, la trame à partir de laquelle s'organisent les zones urbanisées et les secteurs commerciaux. Avec le réseau de chemin de fer et les accès maritimes, il détermine l'emplacement des secteurs industriels ainsi que des grands équipements et infrastructures.

Depuis les dernières décennies, la croissance du parc automobile, le développement urbain et péri-urbain ainsi que les déplacements accrus liés aux affaires, au travail, au magasinage et aux activités de loisirs sont venus compliquer la problématique du transport. L'évolution de la structure économique et les changements dans les coûts inhérents aux divers moyens de transport ont aussi eu leur impact en ce domaine.

Pour ce qui est de la matière première et des marchandises, le Ministère permet la circulation de camions de plus en plus imposants. Cela a fait augmenter le volume de produits transportés tout en créant aussi un impact en ce qui concerne la circulation et l'usure du réseau routier supérieur. En raison de tout cela, il est clair que le réseau de transport routier se doit d'être fonctionnel et sécuritaire, tout en étant continuellement entretenu et corrigé.

8.1.1 Description et organisation du réseau routier

8.1.1.1 *Le réseau routier supérieur*

Le réseau routier identifié sur la carte des équipements et infrastructures de la MRC comprend le réseau routier supérieur, qui est sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, et le réseau routier intermunicipal, qui est sous la responsabilité des municipalités. Le réseau routier supérieur comprend les réseaux autoroutier, national, régional et collecteur. Il a comme vocation de relier les principales concentrations de population du Québec de même que les équipements et les territoires d'importance nationale et régionale. Le réseau routier intermunicipal est pour sa part constitué par les routes locales qui permettent de relier et de favoriser les échanges entre deux ou plusieurs municipalités, et aussi qui donnent accès aux territoires d'intérêt.

Réseau autoroutier

Ce réseau regroupe l'ensemble des infrastructures autoroutières. L'autoroute est définie généralement comme une voie de communication à chaussées séparées exclusivement réservée à la circulation rapide, ne comportant aucun croisement à niveau, sauf exception, et accessible seulement en des points aménagés à cet effet.

a) Identification du réseau autoroutier

L'autoroute 70 est la seule infrastructure autoroutière sur le territoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Le tronçon actuellement carrossable est construit, dans une direction est-ouest, sur le territoire de la ville de Chicoutimi. Son prolongement dans le territoire de la ville de Jonquière est en cours, et le ministère des Transports du Québec prévoit qu'il sera complété en 2003. Pour ce qui est du tronçon Chicoutimi - La Baie, celui-ci devrait être réalisé à court terme.

b) Projets et préoccupations

Une autoroute constitue une infrastructure structurante. Plusieurs régions du Québec réclament la construction d'autoroutes pour assurer leur développement. Une autoroute est importante en ce sens qu'elle peut générer un pôle de croissance en favorisant l'implantation d'activités industrielles et commerciales sur les lots adjacents et en servant de levier économique. Dans ce contexte, le prolongement de l'autoroute 70 est déterminant pour l'essor et le développement de la Conurbation et de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. La mise en place de cette infrastructure permettra entre autres:

- Le développement et la structuration des trames industrielle et commerciale des villes de la Conurbation;
- L'amélioration des échanges et des déplacements entre les villes de la Conurbation, confirmant ainsi leur interdépendance et la complémentarité des activités économiques;
- L'amélioration des échanges et des déplacements entre le Saguenay et le Lac-Saint-Jean;
- Des déplacements efficaces et sécuritaires de la circulation lourde;
- Des déplacements efficaces et sécuritaires de la circulation de transit.

Projets d'amélioration ou de développement d'infrastructures et d'équipements de transport

Route	Ville	Localisation	Intervention	Coût
Autoroute 70	Jonquière	De la rue Saint-Hubert à la route 170 vers Chicoutimi	Construction 9,3 km	34 M \$
Autoroute 70	Jonquière	De la rue Saint-Hubert à la route 170 à La Ratière	Construction 8,6 km	28,4 M \$
Autoroute 70	Chicoutimi La Baie	Compléter le tracé de l'autoroute jusqu'à La Baie sous la forme d'une véritable autoroute et non celle d'une route à quatre voies à chaussées séparées.	Construction d'un tronçon d'environ 13 km	

Réseau national

Le réseau national est composé d'axes routiers interrégionaux. Ces axes servent de liaison entre les agglomérations principales du Québec. Le réseau national comprend également les circuits touristiques majeurs ainsi que les routes d'accès aux infrastructures d'importance internationale ou nationale, aux ports et aux aéroports.

a) Identification du réseau national

Sur le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay, ce réseau comprend:

- La route 175 assurant le lien entre le Saguenay et Québec. Cette route constitue un axe de communication névralgique entre la région et le centre du Québec, d'où son importance pour l'économie régionale. Cette route possède deux voies sur la majeure partie de son parcours mais comporte aussi des voies de dépassement. Sur le territoire de la ville de Chicoutimi, la route 175 aboutit sur la rue Jacques-Cartier (rue locale). Pour le ministère des Transports, le lien Talbot-Université et Saint-Paul jusqu'au pont Dubuc représente le réseau national.
- La route 170 assurant un lien entre le Saguenay et la région de Charlevoix à l'Est, et le Lac-Saint-Jean à l'Ouest. Sur le territoire de la Conurbation, cette route, avec l'autoroute 70 et la ligne de chemin de fer, permet le développement d'un axe industriel structurant au niveau régional et national. La route 170 (à l'exception du tronçon Du paysan-Autoroute 70, dans le territoire de Chicoutimi, qui est sous responsabilité municipale) est sur le point de subir diverses améliorations annoncées par le gouvernement du Québec. Dans ce contexte, on doit privilégier et orienter les déplacements de la circulation lourde sur cette route et sur cet axe industriel;
- La route 172 de Chicoutimi vers Tadoussac assure un lien entre le Saguenay et les régions de Charlevoix et de la Côte-Nord. Elle accueille la circulation lourde en provenance de la Côte-Nord vers Québec. On note toutefois une discontinuité du réseau à la hauteur de Chicoutimi. En effet, au niveau de la rive Nord, le réseau emprunte une route locale (rue du Pont) pour se poursuivre sur la route régionale 172. Cette situation crée, au centre-ville (secteur Nord) de Chicoutimi, des inconvénients au point de vue :
 - de l'accès de la circulation de transit et de la circulation lourde au réseau routier supérieur ;
 - de l'impact sur l'environnement;
 - de l'efficacité du transport lourd;
 - de la circulation au centre-ville (secteur Nord) ;
 - de l'impact sur les zones d'habitation contiguës.

b) Projets et préoccupations

Le réseau national converge vers la Conurbation. Cette concentration de la circulation permet à la Conurbation de jouer son rôle de pôle commercial, industriel et de services

à la population pour le Nord et le Nord-Est du Québec. En ce qui concerne plus spécifiquement la route 175, la MRC considère que des travaux visant à ce qu'elle devienne une route à quatre voies à chaussées séparées doivent être priorités. Ces travaux permettraient d'augmenter la sécurité des utilisateurs et de rapprocher les activités industrielles, commerciales et touristiques régionales de celles qui sont situées plus au sud.

La MRC privilégie, pour l'ensemble du réseau national, l'amélioration de l'accessibilité interrégionale par le biais de leur réfection et de leur restauration continues.

Transport

Projets d'amélioration ou de développement d'infrastructures et d'équipements de transport

Route	Localisation	Intervention
Route 175	Réserve des Laurentides	Réaménager à 4 voies à chaussées séparées de façon à rapprocher la région des marchés industriels et touristiques.
Route 175	Chicoutimi	Prolongement ou l'amélioration des liens avec le centre-ville de la route 175 à partir de la rue Jacques-Cartier .
Route 175	Réserve des Laurentides	Correction du profil et des courbes, kilomètre 213 à 216.
Route 170	Jonquière et Larouche	Réaménagement à 4 voies divisées, (16 km, 23 M \$)
Route 170	La Baie	Intersection avec le boulevard de la Grande-Baie. Privilégier la 1 ^e rue pour le transport lourd.
Route 170	Saint-Félix-d'Otis	Correction de profil.
Route 170	Saint-Félix-d'Otis à Saint-Siméon	Réaménagements majeurs, corrections de profils de courbes, ajout de voies d'évitement, etc.
Route 170	Rivière-Éternité	Correction de l'embranchement de la rue Notre-Dame donnant accès au parc du Saguenay.
Route 172	Chicoutimi	Construction de bandes centrales.
Route 172	Chicoutimi	Assurer une continuité de la route nationale 172 avec la route régionale 172. En ce sens le Ministère devra réaliser une étude d'opportunité pour réaliser une voie de contournement.

Réseau régional

Les routes qui font partie du réseau régional servent de liens entre les agglomérations secondaires (généralement de 5 000 à 25 000 habitants) de même qu'entre celles-ci et les

agglomérations principales. Elles desservent également les centres ruraux (moins de 5 000 habitants) à vocation industrielle, de même que les stations touristiques majeures et les installations de transport d'importance régionale.

a) Identification du réseau régional

Sur le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay, ce réseau comprend :

- La route 381 assurant un lien entre La Baie, Ferland-et-Boilleau et la région de Charlevoix. Il s'agit d'un axe touristique important pour la MRC.
- La ligne Bagot-Port de Grande-Anse assurant un lien entre la route 170 et le port de Grande-Anse et le futur parc industriel régional ;
- La route 172 assurant le lien entre Chicoutimi et la limite ouest de la MRC (Saint-Ambroise).
- La route 372, qui relie Jonquière, Chicoutimi et La Baie (sous responsabilité municipale).

b) Projets et préoccupations de la MRC

La MRC désire consolider la vocation et le rôle de l'ensemble des routes qui composent le réseau routier régional.

La circulation des véhicules légers et lourds sur le tronçon de la route 175 qui emprunte les boulevards Talbot, de l'Université, Saint-Paul ainsi que le pont Dubuc à Chicoutimi est la plus intense de la région. Ce tronçon traverse le centre-ville, des zones habitées et des zones commerciales. Il y a donc lieu d'analyser la possibilité d'établir un lien pour la circulation lourde entre l'autoroute 70 et la route 172 via un nouveau pont. Cette route devrait être située dans l'axe des limites municipales mitoyennes de Jonquière et Chicoutimi. Cette réflexion devrait faire partie de l'étude d'opportunité demandée pour assurer le lien entre la route nationale 172 et la route régionale 172.

Transport

Projets d'amélioration ou de développement d'infrastructures et d'équipements de transport

Route	Localisation	Intervention
Ligne Bagot Sud	La Baie	Construction à partir de la route 372 à la route 170 (4,8 km, 1,2 M \$).
Route 381	Ferland-et-Boilleau ,La Baie	Reconstruction de la route et réaménagement du réseau routier à l'intérieur du tissu urbain de La Baie.
Boulevard Saint-Paul	Chicoutimi	Que le ministère des Transports reconnaisse le boulevard Saint-Paul comme une route régionale et y oriente la circulation lourde Nord-Sud jusqu'à ce que des solutions alternatives soient proposées.

Réseau collecteur

Les routes collectrices permettent de relier les centres ruraux (agglomérations de moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par l'intermédiaire d'une route de classe supérieure. Les routes assurant la liaison entre les centres ruraux isolés et les dessertes maritimes ou aériennes font également partie de ce réseau, de même que les principaux accès aux parcs gouvernementaux, aux stations touristiques d'importance régionale et aux aéroports locaux essentiels au désenclavement des régions isolées.

a) Identification du réseau collecteur

Sur le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay, ce réseau comprend :

- le boulevard Martel liant Chicoutimi, Canton Tremblay, Saint-Honoré et Saint-David-de-Falardeau;
- le chemin Archambault entre Shipshaw et Saint-Charles-de-Bourget;
- la route du village à Saint-Charles-de-Bourget;
- le collecteur chemin Saint-Léonard à Shipshaw/rue Price à Jonquière;
- le collecteur Saint-David-de-Falardeau/Valinouët-mont Valin;
- la route Coulombe à Shipshaw;
- la rue Saint-Dominique (Jonquière, sous responsabilité municipale) ;
- le collecteur Chemin Saint-Dominique (Jonquière) au chemin du Quai et chemin de l'Église (Lac-Kénogami);
- le chemin de la Dalle-humide (Jonquière, sous responsabilité municipale) ;
- la rue du Boulevard (Laterrière) ;
- le chemin conduisant de la route 172 à l'agglomération de Bégin;
- la rue du Quai entre la route 172 et l'agglomération de Sainte-Rose-du-Nord;
- la deuxième voie d'accès à la route 172 (Saint-Fulgence) ;
- la rue Saguenay, entre la deuxième voie d'accès et l'église (Saint-Fulgence) ;
- la rue Saint-Jean-Baptiste entre la route 170 et l'agglomération de L'Anse-Saint-Jean;
- le chemin des Coteaux et la rue Dallaire reliant la route 170 au mont Édouard;
- le rang Saint-Louis reliant la route 172 et le Parc provincial des Monts-Valin;
- la route Notre-Dame conduisant à l'accueil principal du parc du Saguenay ;
- la route d'accès au parc du Saguenay à partir de la limite de la rue Notre-Dame ;

b) Projets et préoccupations de la MRC

La MRC désire consolider et compléter le réseau collecteur.

**Projets d'amélioration ou de développement d'infrastructures
et d'équipements de transport**

Route	Localisation	Intervention
Route d'accès au parc du Saguenay (accueil)	Rivière-Éternité	Réaménagement de la route pour la rendre carrossable 12 mois par année

Réseau intermunicipal

Les routes intermunicipales permettent de relier deux ou plusieurs municipalités et ainsi de favoriser les échanges entre celles-ci. Le réseau comprend également les routes qui donnent accès au territoire d'intérêt de la MRC tel le fjord du Saguenay, qui est l'emblème du caractère nordique de la MRC. De ce fait, les utilisateurs de ces routes proviennent souvent de l'extérieur de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

a) Identification du réseau intermunicipal

Sur le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay, ce réseau comprend :

- la route 372 soit les boulevards de la Grande-Baie Nord, du Saguenay et de l'Université assurant le lien entre Jonquière, Chicoutimi et La Baie qui ne fait plus partie du réseau régional du ministère des Transports. Cette route et ses prolongements relient les secteurs centraux des trois villes de la Conurbation, qui ont joué un rôle historique dans le développement de la région et du Québec. Elle a été identifiée dans le cadre de ce schéma comme un axe culturel représentatif de l'identité nordique de la MRC. Dans ce contexte, il est souhaitable d'évaluer les possibilités d'y interdire la circulation lourde. Ce type de circulation devrait être privilégié sur la route 170 et l'autoroute 70, qui correspondent à l'axe industriel de la MRC.
- le chemin du rang II, la route Laberge et le chemin du rang IV à Saint-Charles-de-Bourget;
- le chemin Saint-Ambroise/Saint-Honoré par le rang VIII;
- le chemin Saint-Charles-de-Bourget/Saint-Ambroise par le rang Ouest;
- le chemin reliant Saint-Ambroise à Saint-David-de-Falardeau par le rang des Chutes et le chemin de la Bleuetière (Chute-aux-Galets);
- le rang IV reliant Bégin au Canton Labrecque et le rang II reliant Bégin à Saint-David-de-Falardeau et Saint-Ambroise;
- le collecteur entre l'agglomération de Larouche et le camping provincial du lac Kénogami;
- le chemin de la Réserve à Chicoutimi et Jonquière;
- les chemins donnant accès au fjord du Saguenay, soit :
 - . le chemin Saint-Étienne à l'Anse-Saint-Étienne à Petit-Saguenay;
 - . le chemin du Quai à Petit-Saguenay conduisant au quai fédéral;
 - . les chemins Saint-Thomas et de l'Anse-à-la-Tabatière à L'Anse-Saint-Jean;
 - . le Vieux chemin et le chemin de la Batture à Saint-Félix-d'Otis et La Baie;
 - . le chemin de l'Anse-aux-Érables à Saint-Félix-d'Otis;
 - . le chemin de l'Anse-à-la-Croix à Saint-Félix-d'Otis;

Transport

- le rang Saint-Martin à Chicoutimi et La Baie;
- le chemin de la Pointe-aux-Pins donnant accès au parc du Cap-Jaseux à Saint-Fulgence;
- le chemin du Tableau donnant accès à Saint-Basil-de-Tableau à Sainte-Rose-du-Nord.
- la rue Notre-Dame à Rivière-Éternité (parc du Saguenay).

b) Projets et préoccupations

La MRC désire améliorer les liens est-ouest dans le secteur nord et assurer une accessibilité adéquate à l'image de marque de la MRC que représente le fjord du Saguenay.

Projets d'amélioration ou de développement d'infrastructures et d'équipements de transport

Route	Localisation	Intervention
Tronçon projeté	Saint-Honoré – Saint-Fulgence	Construction d'un tronçon à partir du chemin du Cap à Saint-Honoré vers Saint-Fulgence incluant un pont sur la rivière Valin.
Pont	Saint-David-de-Falardeau	Construire un nouveau pont qui enjambe la rivière Shipshaw.
Route d'accès au point d'intérêt du fjord	Bas-Saguenay, Sainte-Rose-du-Nord, Saint-Fulgence	Améliorer et accentuer la signalisation et l'information des points d'attrait du Fjord. Réaliser un plan d'action global pour améliorer l'état général des routes d'accès au fjord.
Route 372	Chicoutimi, Jonquière, La Baie	Interdire la circulation lourde (axe culturel).
Chemin de la Réserve	Chicoutimi, Jonquière	Améliorer le chemin de la Réserve en fonction du camionnage lourd.
Route intermunicipale projetée #	Jonquière, Shipshaw	Construction d'une route entre le pont de la Dam 2 et la route 172 dans l'axe de la route Maltais.
Route intermunicipale projetée#	Lac-Kénogami, Laterrière	Construction d'une route à partir du chemin du Quai à Lac-Kénogami jusqu'au boulevard Talbot à Laterrière.
Route intermunicipale projetée #	Petit-Saguenay, Baie-Sainte-Catherine	Construction d'une route empruntant le chemin du rang Saint-Étienne (amélioration nécessaire) et en prolongeant cet axe jusqu'à Baie Sainte-Catherine.

#Le ministère des Transports devrait considérer ces routes projetées comme des collectrices.

8.2 Description et organisation du réseau ferroviaire

Transport

8.2.1 Identification du réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire qui existe sur le territoire de la MRC le Fjord-du-Saguenay est présenté sur la carte des infrastructures. Il comprend :

- un réseau appartenant au Canadien National effectuant le transport de passagers et de marchandises à partir de Jonquière vers Saint-Bruno, Garneau, Shawinigan, Joliette et Montréal;
- un réseau appartenant à la compagnie Roberval-Saguenay (subsidaire de Sécal) reliant les principales industries et les principaux parcs industriels des villes de la conurbation aux installations portuaires de la Société d'électrolyse et de chimie Alcan Ltée à La Baie et au réseau du Canadien National à Jonquière;
- une gare principale de voyageurs à Jonquière;
- un centre de réparation du matériel appartenant au Canadien National à Jonquière;
- une installation de transbordement de conteneurs appartenant au Canadien National à Jonquière;
- une industrie de locomotives privée à Jonquière;
- deux cours de triage à Jonquière.

8.2.2 Projets et préoccupations

Malgré que le camionnage ait accaparé une part importante du transport de marchandises et de matières premières depuis les dernières années, il est essentiel de maintenir et d'améliorer les composantes du réseau ferroviaire, puisqu'elles servent de trait d'union entre les secteurs industriels en plus d'agir comme infrastructures de développement pour les entreprises. Également, le réseau ferroviaire doit continuer de relier la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean à la région de Chibougamau/Chapais, au Moyen-Nord et au Nord québécois. De cette manière, les matières premières dont ces régions recèlent peuvent être facilement acheminées vers les industries de la MRC du Fjord-du-Saguenay et vers le terminal maritime de Grande-Anse. Finalement, le réseau ferroviaire a l'avantage de présenter des embranchements et des voies de

service qui pénètrent au coeur de certaines installations industrielles et assurent ainsi un transport rapide et rationnel de la matière première et des produits manufacturés. Pour ces raisons la MRC doit encourager le maintien, l'amélioration et la prolongation du réseau ferroviaire existant.

En ce sens, dans le cadre de la mise en valeur du parc industriel prévu à Grande-Anse et du Terminal maritime de Grande-Anse, il est prioritaire de prévoir une nouvelle ligne à partir du réseau Roberval-Saguenay (11 M \$).

Également, pour tirer profit du réseau ferroviaire actuel, il importe de favoriser des usages industriels sur les terrains qui lui sont adjacents, et ainsi de consolider l'axe industriel mis de l'avant dans le cadre du présent schéma d'aménagement.

Par ailleurs, on envisage un projet de réhabilitation et de redémarrage de la gare intermodale de transport lourd à Jonquière.

Enfin, la MRC du Fjord-du-Saguenay considère essentiels la consolidation et le développement du transport des passagers par le biais du réseau ferroviaire sur le territoire de la MRC.

Transport

8.3 Description et organisation du transport maritime

8.3.1 Identification du transport maritime

La MRC compte deux ports sous la juridiction de Ports Canada, le terminal de Grande-Anse à La Baie et le quai Albert-Maltais à Chicoutimi.

En ce qui concerne le terminal maritime de Grande-Anse, il dessert une trentaine d'entreprises régionales localisées entre Chibougamau et Tadoussac, qui expédient leurs produits (plus de 374 000 t.m.) vers dix-huit pays dans le monde. En plus d'être connecté aux principaux axes routiers et ferroviaires du Saguenay-Lac-Saint-Jean/Chibougamau-Chapais et du Nord du Québec, le terminal maritime de Grande-Anse donne accès, via la voie maritime du Saguenay, à un vaste hinterland dont la superficie représente plus de la moitié du Québec.

Le développement futur de Grande-Anse s'avère étroitement lié à l'activité économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean où de nombreux projets visant les marchés outremers sont dans l'air (Uniboard Canada, usine de panneaux gaufrés à Chambord,

production de papier surcalendré à l'usine Abitibi-Consolidated Kénogami, l'exploitation du gisement de wollastonite de Saint-Ludger-de-Milot)¹.

Les installations portuaires de la Société d'électrolyse et de chimie Alcan Ltée (Sécal) à La Baie sont du domaine privé et comprennent deux quais pour la réception et l'expédition de divers produits. En 1996, environ 4 millions de tonnes métriques de produits ont été transbordés par 155 navires. Les produits exportés sont prioritairement l'aluminium (40 000 t.m.) et le papier (155 000 t.m.). Il s'agit donc d'une infrastructure importante pour l'économie régionale.

Transport

8.3.2 Projets et préoccupations

La région du Saguenay-Lac-Saint-Jean est une grande productrice de matière première et de produits semi-finis. Une partie importante de cette production est exportée par voie maritime, c'est-à-dire vers le fleuve Saint-Laurent et les marchés internationaux via la rivière Saguenay. Le fjord du Saguenay, dont l'image est souvent utilisée à des fins de promotion touristique, doit aussi être considéré comme un élément de développement économique essentiel.

Le développement du terminal maritime de Grande-Anse est stratégique et constitue la pierre angulaire pour assurer le développement d'un parc industriel pouvant accueillir les installations de sociétés nationales et internationales de grande dimension. Dans un même ordre d'idée, il faut rappeler que le terminal maritime de Grande-Anse relie le reste du monde aux territoires du Moyen-Nord et du Nord québécois, qui présentent de nombreuses richesses naturelles. La MRC appuie donc les projets de développement de l'Administration portuaire du Saguenay.

8.4 Description et organisation du transport aérien

8.4.1 Identification du transport aérien

La MRC est desservie par trois aéroports:

- L'aéroport régional, civil et militaire de Bagotville (La Baie) offre des équipements importants : trois pistes adaptées à l'aviation civile et militaire, une aérogare, une tour de contrôle et des services météorologiques. Il est desservi par Air Alliance (Air Canada), Aviation Québec-Labrador (vols nolisés) et InterCanadien. Il offre donc un service de passagers régulier et est très bien organisé compte tenu de sa

¹Tiré du communiqué de presse du 4 janvier 1996 fourni par la directrice générale de Port-Saguenay.

double fonction. L'aéroport dispose de trois pistes d'atterrissage pouvant recevoir tout type d'avion. Depuis trois ans, environ 50 000 à 60 000 passagers par année passent par l'aéroport de Bagotville. Cet aéroport dessert surtout Québec et Montréal et offre un lien direct avec Baie-Comeau et Sept-Îles.

- L'aéroport de Saint-Honoré a une vocation à la fois éducative et de services. Il accueille des écoles de formation privées ainsi qu'une école de pilotage rattachée au Cégep de Chicoutimi. Il offre aussi des services de photographie aérienne et de télédétection.
- L'aéroparc privé, à Jonquière, comprend une école de pilotage d'appareils ultralégers.

Sept hydrobases desservent la MRC et permettent d'accéder aux territoires non municipalisés, dont :

- deux au lac Sébastien à Saint-David-de-Falardeau;
- une au lac Kénogami (Cépal);
- une à Shipshaw;
- trois hydrobases : une au lac à Paul, une au lac Manouane et une à Chute-des-Passes (TNM des Monts-Valin).

8.4.2 Projets et préoccupations

La MRC désire entreprendre des démarches afin que les infrastructures de transport aériennes existantes et plus particulièrement la base de Bagotville deviennent la plaque tournante pour accéder au Moyen et Grand-Nord québécois. L'ensemble des services aériens reliés au nord du Québec doivent être présents au sein de la MRC, Capitale du Nord du Québec.

La MRC considère également comme essentielle l'amélioration de l'accès à l'aéroport de Bagotville par la route 170 (signalisation, éclairage, affichage, aménagement).

De plus, la MRC désire reconnaître le rôle stratégique de la Base militaire sur le plan militaire pour toute l'Amérique du Nord. Pour consolider cet équipement structurant au niveau régional, la MRC favorise l'implantation d'un champ de tir pour l'entraînement des avions CF-18 sur un territoire situé à la frontière de la réserve faunique des Laurentides.

D'autre part, la MRC souhaite une implication plus grande de l'expertise militaire au profit du développement local. Une utilisation des équipements (tels hélicoptères ou autres) pourrait constituer un élément de premier plan pour jouer le rôle de Capitale du Nord du Québec.

Également, la MRC appuie les efforts de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré qui, tout en continuant de renforcer ses créneaux spécifiques que sont la formation et les

Transport

services, a l'intention de développer ses infrastructures pour répondre aux besoins des pilotes et passagers d'hydravions. En effet, les autorités municipales de Saint-Honoré et l'administration de l'aéroport considèrent opportun le fait de construire un bassin d'amerrissage artificiel. L'aéroport deviendrait ainsi le complexe intégré d'aviation amphibie au Canada. En ce qui concerne finalement les hydrobases de Saint-David-de-Falardeau, de Lac-Kénogami, de Shipshaw et du TNM des Monts-Valin, celles-ci pourraient sûrement faciliter le développement d'activités récréotouristiques liées aux grands espaces nordiques tout en développant éventuellement des liens avec l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré.

Transport

8.5 Description des voies nautiques

Les voies nautiques correspondent aux cours d'eau canotables ou récréotouristiques dont il importe de protéger l'espace riverain dans le cadre du document complémentaire ou pour lesquels des aménagements sont anticipés. Chaque cours d'eau fera également l'objet d'une étude particulière qui sera réalisée conjointement par les municipalités concernées. Il s'agit :

- du fjord du Saguenay et de la rivière Saguenay;
- de la rivière Chicoutimi liant le lac Kénogami à la rivière Saguenay;
- de la rivière aux Sables liant le lac Kénogami à la rivière Saguenay;
- de la rivière du Moulin;
- de la rivière Valin;
- de la rivière Ha! Ha!;
- de la rivière Sainte-Marguerite;
- de la rivière Saint-Jean;
- de la rivière Petit-Saguenay;
- de la rivière à Mars.
- de la rivière Shipshaw
- de la rivière Éternité

8.6 Description et organisation du réseau cyclable

Dans la MRC du Fjord-du-Saguenay, les circuits cyclables existants sont surtout représentés par les pistes cyclables urbaines qui parcourent les trois principales villes de la conurbation. Récemment, dans le cadre de la réalisation de la Route verte du Québec, la fédération touristique du Saguenay-Lac-Saint-Jean proposait un lien cyclable entre le réseau déjà bien structuré de la véloroute des Bleuets, au Lac-Saint-

Jean, et Tadoussac, porte d'entrée de la Côte-Nord. Ce lien serait composé de deux tronçons principaux et, dans chacun, la Route verte emprunterait les axes suivants :

La route urbaine et culturelle

- À partir des limites de la municipalité d'Hébertville, le tracé longe le lac Kénogami jusqu'aux limites de Jonquière ;
- À Jonquière, le tracé emprunte le chemin Saint-Dominique, la promenade de la Rivière-aux-Sables et le boulevard du Saguenay jusqu'à Chicoutimi ;
- Le tracé traverse Chicoutimi en passant par l'ancienne emprise de la voie ferrée du CN, par la zone portuaire et par le boulevard Saint-Jean-Baptiste jusqu'à La Baie;
- Dans le territoire de La Baie, la Route verte se poursuit sur le rang Saint-Jean-Baptiste et la route Bagot pour atteindre la piste cyclable qui longe toute la baie des Ha ! Ha !. Cette piste se rend jusqu'au quai Agesilas-Lepage.

La route du fjord :

- À partir du quai Agesilas-Lepage, les cyclistes s'embarquent sur un bateau qui traverse le fjord jusqu'à Sainte-Rose-du-Nord ;
- De Sainte-Rose-du-Nord, les cyclistes rejoignent la route 172 et éventuellement la vallée de la rivière Sainte-Marguerite, Bardsville, Sacré-Cœur et Tadoussac ;

Enfin, de multiples ramifications cyclables pourront se greffer à la Route verte et ce, afin de donner le meilleur accès possible aux municipalités et aux territoires d'intérêt.

8.7 Description et organisation du réseau de pistes de motoneige

Les pistes de motoneige forment un réseau bien organisé dans tout le nord-est de l'Amérique du Nord et le territoire de la MRC le Fjord-du-Saguenay s'inscrit bien dans ce parcours. Une saison hivernale relativement longue et ininterrompue, l'abondance de la neige, la beauté du paysage, la qualité des pistes et des installations de service complémentaires font en sorte que la renommée de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean en matière de motoneige s'étend maintenant jusqu'aux États-Unis et en Europe. Ainsi, les promenades et les excursions en motoneige constituent une activité récréative dont l'importance s'est accrue au cours des dernières années.

Dans la MRC, le réseau de pistes de motoneige est presque aussi étendu que le réseau routier, et il s'organise selon une hiérarchie similaire. Au niveau du réseau Trans-Québec, le sentier 73 relie le secteur du Lac-Saint-Jean à la région de Québec via la vallée de la Mauricie. Le sentier 83, qui arrive de l'Abitibi-Témiscamingue, traverse le

Transport

sud du Lac-Saint-Jean et du Saguenay pour ensuite rejoindre la région de Charlevoix. Enfin le sentier 93, qui arrive de la région de Chibougamau-Chapais, emprunte la rive nord du lac Saint-Jean et du Saguenay pour rejoindre le secteur de Tadoussac. Ce réseau national est complété par des sentiers de niveaux régional et local.

En plus de donner l'occasion à la population locale et aux touristes de découvrir et d'admirer des sites dont l'accès est parfois difficile sinon impossible par d'autres moyens de transport, la pratique de la motoneige permet de prolonger la saison touristique et ainsi de maximiser les retombées économiques (location d'équipement, mécanique, hébergement, restauration, magasinage, etc.). La MRC favorise donc la consolidation et l'amélioration du réseau de sentiers de motoneige et des services connexes et ce, dans le respect des activités et infrastructures déjà en place, notamment aux endroits où les pistes traversent des secteurs urbanisés.

Transport