

Chapitre 10

LES TRANSPORTS



CHAPITRE 10

LES TRANSPORTS

Même s'il ne s'agit pas là du seul critère en matière de développement, l'efficacité des infrastructures en transport est déterminante pour l'essor économique d'une région. Ceci est d'autant plus vrai pour la MRC de Rimouski-Neigette, puisqu'elle est relativement éloignée des grands marchés et qu'elle possède d'importantes ressources (notamment forestières et agricoles), mais également parce que la ville de Rimouski est la capitale régionale du Bas-Saint-Laurent. Certains de ces équipements publics, tels l'Université du Québec à Rimouski (UQAR), le Centre hospitalier régional de Rimouski (CHRR) et l'Institut maritime du Québec, ont d'ailleurs une influence supra régionale. La MRC de Rimouski-Neigette est donc tributaire de l'efficacité des réseaux de transport tant comme soutien aux diverses activités économiques (exploitation des ressources, accès aux activités récréotouristiques, transport de marchandises et autre) que pour la mobilité des personnes en général.

La nature des infrastructures en transport, notamment les infrastructures routières, ont un effet structurant sur l'occupation du territoire. Conséquemment, les outils de planification mis en oeuvre dans le schéma d'aménagement révisé devront mettre en valeur les infrastructures en transport existantes, en autorisant des usages appropriés aux abords du réseau routier supérieur, et ce, tout en garantissant leur efficacité et leur utilisation sécuritaire à long terme.

Au niveau régional, le *Plan de transport de la région du Bas-Saint-Laurent* a été dévoilé en mai 2003. Ce document de planification énonce quatre préoccupations majeures : 1) la mobilité et la sécurité des personnes et des marchandises sur le réseau routier; 2) le maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures; 3) l'intégration de systèmes locaux de transport des personnes et 4) les services à la population. Le plan identifie 16 orientations ou lignes directrices en matière de transport qui sont proposées pour les 15 prochaines années. Elles concernent entre autres les conditions de déplacement et la fonctionnalité des infrastructures routières, la protection de l'environnement, la gestion de l'urbanisation et des aménagements routiers, le développement d'un réseau cyclable et de sentiers de véhicules hors route et la complémentarité entre les modes de transport. Les modalités de mise en oeuvre du plan de transport seront précisées dans les plans d'action qui s'étendent sur une période de cinq ans.

En ce qui a trait au territoire de la MRC de Rimouski-Neigette, il est assez bien pourvu en infrastructures et équipements en transport et d'ailleurs tous les modes y sont représentés. En effet, on retrouve un réseau routier desservant l'ensemble du territoire, un port de mer et des installations aéroportuaires, tous deux situés à Rimouski-Est ainsi qu'un chemin de fer.

S'il n'y a pas véritablement de problèmes majeurs sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette relativement à la gestion des transports, il n'en demeure pas moins que certains

aspects méritent une attention particulière. On peut mentionner entre autres, l'intermodalité des moyens de transport, la gestion de certains corridors routiers, la vocation future des installations portuaires de Rimouski, ainsi que les travaux de parachèvement de l'autoroute 20.

10.1 LE TRANSPORT TERRESTRE

Le réseau du transport terrestre est bien entendu essentiellement déterminé par les nombreuses ramifications du réseau routier, mais comprend aussi le transport ferroviaire. Quoique plus axés sur les activités de loisir, les pistes cyclables et les sentiers de motoneiges constituent également des infrastructures en transport terrestre.

Bien évidemment, le réseau routier occupe une place prépondérante en matière de transport aussi, son efficacité et sa sécurité représentent donc une préoccupation importante en matière d'aménagement du territoire dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement.

10.1.1 Statistiques générales sur le transport routier des personnes

Il importe de souligner que la planification des transports sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette doit faire face à une réalité incontournable, c'est-à-dire la difficulté de promouvoir les moyens de transport autre que l'automobile. En effet, en raison d'une population peu nombreuse et par surcroît dispersée sur un territoire municipalisé de 1781 km², il devient difficile de rentabiliser un système de transport en commun desservant l'ensemble de la population¹²⁹. Les autres moyens de transport, tels la marche ou le vélo, offrent peu d'avantages, compte tenu des distances à parcourir, d'une topographie accidentée et parfois des conditions climatiques difficiles. Ce contexte fait en sorte que plus de 82 % de la population active de la MRC utilise leur véhicule personnel pour se rendre au travail, comparativement à 72,9 % pour l'ensemble du Québec (voir tableau 10.1.1.1). Le transport en commun ne compte que pour 1 % des déplacements dont le motif est le travail dans la MRC, comparativement à 12,8 % pour le Québec. On remarque cependant que lorsque les conditions le permettent, c'est-à-dire dans un milieu plus urbanisé comme la ville de Rimouski, les moyens de transport autres que l'automobile ont plus d'importance. À ce sujet, on constate une augmentation significative entre 1996 et 2001 pour le transport en commun (+ 23,7 %) et la marche/bicyclette (+ 19,7 %) dans la MRC.

¹²⁹ Le service □Taxibus□ sur le territoire de la ville de Rimouski constitue cependant une initiative fort intéressante (voir section 10.1.6).

Tableau 10.1.1.1 : Mode de transport de la population active pour la ville de Rimouski, la MRC de Rimouski-Neigette, le Bas-Saint-Laurent et l'ensemble du Québec, en 2001

Mode de transport	Rimouski (avant le regroupement)			MRC			BSL			Québec		
	Nb	%	Variation 1996-2001 (%)	Nb	%	Variation 1996-2001 (%)	Nb	%	Variation 1996-2001 (%)	Nb	%	Variation 1996-2001 (%)
Véhicule personnel	10 975	79,2	2,8	18 670	82,3	5,0	60 965	81,4	56,2	2 332 135	72,9	9,7
Passager (véhicule personnel)	690	5,0	-26,6	1 245	5,5	-14,1	4 025	5,4	51,3	170 755	5,3	-1,6
Transport en commun	155	1,1	3,3	235	1,0	23,7	460	0,6	61,4	411 180	12,8	20,0
À pied ou bicyclette	1 910	13,8	30,4	2 340	10,3	19,7	8 805	11,8	33,8	261 665	8,2	7,0
Taxi	55	0,4	-42,1	60	0,3	-45,5	195	0,3	85,7	6 050	0,2	21,7
Autres moyens	65	0,5	30,0	110	0,5	15,8	475	0,6	18,8	18 550	0,6	30,5
TOTAL	13 850	100	3,6	22 675	100,0	5,1	74 925	100,0	52,7	3 200 335	100,0	10,1

Source : Statistique Canada, recensements de 1996 et 2001. Compilation et traitement : Institut de la statistique du Québec, 2003, et MRC de Rimouski-Neigette, 2004.

Par ailleurs, on constate que la ville de Rimouski exerce une influence significative sur le nombre de déplacements automobiles dont le motif est le travail. On observe un mouvement pendulaire quotidien des déplacements automobiles sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette dont le pôle d'attraction est la ville de Rimouski. Ainsi, si l'on exclut la capitale régionale elle-même, l'ensemble des 9 autres municipalités génère 9165 déplacements dont de 6895, soit 75,3 %, sont faits vers une destination située à l'extérieur de la municipalité d'origine. 5240 de ces 6895 déplacements, soit 76 % ont pour destination la ville de Rimouski (voir tableau 10.1.1.2).

On remarque également que 84,6 % de la population active de la ville de Rimouski travaille à l'intérieur des limites de leur municipalité, alors que pour l'ensemble de la MRC (à l'exclusion de la ville de Rimouski) la proportion de la population active travaillant sur le territoire de leur municipalité d'origine n'est que de 24,7 %. Signalons de plus que 57 % de la population active ne résidant pas sur le territoire de la ville de Rimouski travaille à Rimouski.

Tableau 10.1.1.2 : Données sur le nombre de déplacements automobiles de la population active, selon le lieu de travail, dans la MRC de Rimouski-Neigette en 1991

Municipalité	Total des déplacements de la population active	Lieu de travail					
		À l'intérieur de la municipalité		À l'extérieur de la municipalité		À Rimouski ^a	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Esprit-Saint	160	90	56,3	70	43,7	10	14,3
La Trinité-des-Monts	130	n/d	n/d	n/d	n/d	20	n/d
Rimouski	14 275	12 080	84,6	2 195	15,4	12 080	84,6
Le Bic	1 425	520	36,5	905	63,5	735	81,0
Mont-Label	115	35	30,4	80	69,6	50	62,5
Pointe-au-Père	1 990	285	14,3	1 705	85,7	1 350	79,2
Rimouski-Est	1 070	115	10,7	955	89,3	870	91,0
Ste-Blandine	825	115	14,0	710	86,0	580	81,6
Ste-Odile-sur-Rimouski	575	65	11,3	510	88,7	455	89,0
St-Anaclet-de-Lessard	1 115	290	26,0	825	74,0	535	64,8
St-Eugène-de-Ladrière	210	115	54,7	95	45,3	30	31,5
St-Fabien	715	360	50,3	355	49,7	240	67,6
St-Marcellin	85	0	0	85	100	25	29,4
St-Narcisse-de-Rimouski	405	115	28,4	290	71,6	215	74,1
St-Valérien	345	165	47,8	180	52,2	125	69,4
MRC (moins Rimouski)	9 165	2 270	24,7	6 895	75,3	5 240	76,0
MRC	23 440	14 350	61,1	8 960	38,9	17 320	-

a Le pourcentage de personnes venant travailler à Rimouski est calculé en fonction du nombre de personnes dont le lieu de travail est situé à l'extérieur de leur municipalité d'origine sauf dans le cas de la ville de Rimouski où ce pourcentage est calculé en fonction du total des déplacements. Source : Statistique Canada, compilation spéciale, données 1991.

Une étude du ministère des Affaires municipales et des Régions sur les déplacements domicile –travail réalisée avant le regroupement municipal démontre la forte concentration des emplois à Rimouski et confirme le navettage qu’on observe dans l’agglomération. (voir Tableau 10.1.1.3) En effet, l’étude révèle que 78,4 % de la population active occupée vivant à l’intérieur de l’agglomération de recensement de Rimouski travaille à Rimouski (limites municipales de 1996).

Tableau 10.1.1.3 : Population active occupée travaillant à Rimouski ^a, Agglomération de recensement de Rimouski, 1996

MUNICIPALITÉ DE RÉSIDENCE	%
Rimouski	85,9 %
Sainte-Odile-sur-Rimouski	85,1 %
Sainte-Blandine	68,2 %
Rimouski-Est	67,2 %
Pointe-au-Père	64,0 %
Saint-Anaclet-de-Lessard	57,4 %
Le Bic	56,2 %
Saint-Narcisse-de-Rimouski	40,8 %
Agglomération de recensement de Rimouski	78,4 %

^a Limites municipales avant le regroupement de 2002

Source : MAMSL, *Déplacements Domicile-travail au sein des agglomérations de recensement du Québec*, 2000

L’attraction de la ville de Rimouski va au-delà des limites de la MRC de Rimouski-Neigette. En effet, on peut voir au tableau 10.1.1.4 que chaque jour, Rimouski accueille 1090 personnes en provenance des MRC limitrophes venant travailler sur son territoire. En tout, 1005 personnes sont en provenance de l’est, alors que 85 autres proviennent de l’ouest.

Tableau 10.1.1.4 : Population active travaillant sur le territoire de la ville de Rimouski en provenance de l'extérieur de la MRC de Rimouski-Neigette selon les principales municipalités

Principale municipalité	En provenance de l'ouest	En provenance de l'est
Rivière-du-Loup	30	-
Trois-Pistoles	55	-
Sainte-Flavie	-	50
Saint-Donat	-	75
Saint-Gabriel	-	60
Luceville	-	210
Sainte-Luce	-	250
Mont-Joli	-	205
Matane	-	60
Autres (Amqui, St-Octave, Grand-Métis, Price)	-	95
Total en provenance de l'ouest	85	-
Total en provenance de l'est	-	1 005
TOTAL	-	1 090

Source : Statistique Canada, compilation spéciale, données 2001.

10.1.2 Statistiques générales sur le transport routier des marchandises

On sait que le transport routier des marchandises a beaucoup progressé au cours des dernières années. D'ailleurs, le nombre d'emplois reliés à cette industrie sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette est passé de 670 à 860 entre 1991 et 1996. En 2001, dans l'industrie du transport et de l'entreposage, le portrait fait état de 940 emplois parmi la population active expérimentée. L'importance relative de ce type d'emplois par rapport à l'ensemble des emplois de la population active a progressé pendant cette période passant de 2,7 % en 1991 à 3, % en 2001.¹³⁰

Contrairement au transport des personnes, il existe assez peu d'études portant spécifiquement sur le transport des marchandises sur le territoire du Bas-Saint-Laurent. Cependant, une étude conjointe réalisée récemment par le Centre québécois de logistique appliquée et Centre de formation et de recherche en transport maritime et fluvial, *Étude des flux du Bas-Saint-Laurent 2000*, donne quelques précisions à ce sujet.

Précisons que les résultats de cette étude sont donnés pour l'ensemble de la région du Bas-Saint-Laurent et aussi par MRC. Les données de l'étude sont basées sur un échantillon de 66 entreprises industrielles et de distribution (donc pas d'entreprise de vente

¹³⁰ Sources: Statistique Canada, recensements de 1991 et 1996 ; Emploi-Québec, *Les MRC du Bas-Saint-Laurent en quelques mots et chiffres*, 2004

au détail) réparties sur l'ensemble du territoire de la MRC. Les résultats relativement au tonnage des intrants et des extrants constituent une valeur minimum. En effet, ces données représentent le transport de marchandises effectué par seulement 20,1 % des entreprises et 33,5 % des employés de la MRC. De ce nombre, 42,2% des entreprises proviennent du secteur manufacturier, 15 % du secteur tertiaire et 7,6 % du secteur primaire. De plus, certaines entreprises ont effectivement déclaré utiliser le transport par camion, mais n'ont pas précisé les quantités des volumes reçus ou expédiés ceci pour des raisons de stratégie concurrentielle.

Ces quelques précisions méthodologiques étant faites, les résultats de l'étude démontrent que les entreprises du Bas-Saint-Laurent ont reçu en l'an 2000, 3 196 659 tonnes de marchandises diverses alors qu'elles en ont expédiées 3 998 208¹³¹. Pour la MRC de Rimouski-Neigette (voir tableau 10.1.2.1) il y a eu 43 742 tonnes d'intrants (1,4 % du total régional) et 518 828 d'extrants (13 % du total régional). On remarque donc, tant du côté des intrants que des extrants que la part relative de la MRC en ce qui a trait au tonnage et au voyage est plutôt négligeable.

Tableau 10.1.2.1 : Intrants et extrants de marchandises pour le Bas-Saint-Laurent et la MRC de Rimouski-Neigette, en 2000

	Intrant		Extrant	
	Tonnage	Voyage	Tonnage	Voyage
MRC	43 741	7 109	518 828	19 806
Bas-Saint-Laurent	3 196 659	149 910	3 998 208	164 812

Source : Centre québécois de logistique appliquée et Centre de formation et de recherche en transport maritime et fluvial. *Étude des flux du Bas-Saint-Laurent 2000*, Rimouski, janvier 2001

Sur les 43 741 tonnes d'intrants sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette 35 % sont en provenance de la région du Bas-Saint-Laurent, alors que 31 % sont en provenance de la région de Montréal et 28 % d'une autre région du Québec. La partie résiduelle des intrants se partage entre les États-Unis (2,8 %), les Maritimes (1,9 %) et autres provenances (1,3 %).

Les extrants sont destinés à 93 % à l'intérieur des limites du Bas-Saint-Laurent et à 5,6 % ailleurs au Québec. La partie résiduelle se répartie comme suit : autres destinations 0,9 % et les Maritimes 0,5 %.

Les valeurs sur les modes de transport nous indiquent que pour le secteur du manufacturier et du commerce en gros, la route représente une part importante des déplacements. Pour ce qui est des intrants, on constate sans surprise que la route est privilégiée. En effet, les approvisionnements aux usines de transformation du bois par exemple s'effectuent depuis les parterres de coupes qui ne sont accessibles qu'en camions. Toutefois, pour ce qui est des extrants, le rail et le maritime représentent une part

¹³¹ La différence significative entre les intrants et les extrants s'explique en partie par le fait que dans certains cas, des entreprises du sciage et de la tourbe n'ont pas déclaré les approvisionnements en matières premières lorsque celles-ci provenaient de terres qui étaient la propriété des entreprises en question.

plus importante (18 % et 5 %). Pour la MRC Rimouski-Neigette, la part du rail et du maritime est négligeable. Cette situation peut s'expliquer par la localisation des entreprises par rapport à ces modes de transport.

Tableau 10.1.2.2 : Intrants et Extrants selon le mode de transport pour le Bas-Saint-Laurent et la MRC de Rimouski-Neigette en 2001 (tonnage)

	Route	Rail	Maritime	Courrier	Autobus	Aérien	Total
MRC de Rimouski-Neigette							
Intrants	43 220	0	161	355	0	4,71	43 741
	99%	0%	0%	1%	0%	0%	100%
Extrants	516 734	0	2 000	94			518 828
	100%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Bas-Saint-Laurent							
Intrants	3 056 832	65 900	64 910	9 012	0,47	4,71	3 196 659
	96%	2%	2%	0%	0%	0%	100%
Extrants	3 067 922	725 482	202 180	2 609	14	0,59	3 998 208
	77%	18%	5%	0%	0%	0%	100%

Source : Centre québécois de logistique appliquée et Centre de formation et de recherche en transport maritime et fluvial. *Étude des flux du Bas-Saint-Laurent 2000*, Rimouski, janvier 2001

Pour ce qui est des intrants, le papier, les cartons et la pâte (12,8 %), la ferraille (13 %) et l'acier et le fer (33,4 %), et les fruits et légumes (10,4 %) constituent les principaux produits et représentent au total près de 70 % des approvisionnements de la MRC Rimouski-Neigette. Le tonnage demeure relativement faible puisque la structure industrielle de la MRC est relativement réduite.

En ce qui concerne les extrants, le produit «Bois rond» compte pour 90 % du tonnage total. À noter que pour les besoins de l'étude, les trafics du Syndicat des producteurs de bois du Bas-Saint-Laurent ont été assignés à Rimouski. Ce trafic correspond à 220 223 tonnes, soit 47 % des 469 279 tonnes de bois rond expédiés.

10.1.3 Les infrastructures routières

Le réseau routier de la MRC de Rimouski-Neigette compte au total 568 kilomètres de voies publiques réparties selon cinq niveaux hiérarchiques.¹³² La responsabilité financière de l'entretien du réseau routier décrit au tableau 10.1.3.1 incombe au ministère des Transports. Font exception cependant, la route 132 sur 7,5 kilomètres, entre la route 232 à l'est jusqu'à la fin de la section à quatre voies en direction ouest), l'avenue de la Cathédrale (sur 2.6 km à partir de la route 132) d'une partie du chemin du Sommet (sur 2 km), la route

¹³² Ceci exclut toutefois les routes d'accès aux ressources représentant au total 9 km.

Bel-air (sur 3,1 km) ainsi que l'ensemble du réseau local, dont la gestion relève des municipalités. Soulignons que la responsabilité du réseau local a été transférée aux administrations municipales en 1991. L'impact sur l'effort fiscal des municipalités de la MRC de Rimouski-Neigette suite à cette réforme est de l'ordre de 420 000 \$ par année.

En raison de la structure urbaine régionale, c'est-à-dire de la présence d'un pôle majeur ceinturé de plusieurs municipalités rurales, les routes régionales ainsi que les collectrices occupent une part très importante dans la hiérarchie du réseau routier sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette.

La principale fonction des routes régionales (les routes 232 et 234) est d'assurer un lien entre la ville de Rimouski et l'ensemble des municipalités rurales, alors que le réseau des collectrices assure principalement la liaison entre chacune des municipalités rurales. En ce qui a trait à la route nationale 132, elle a pour fonction de relier entre elles les principales agglomérations urbaines (Matane, Rivière-du-Loup). Quant à l'autoroute 20, elle assure une liaison rapide et efficace avec les grands marchés comme Québec et Montréal, notamment en ce qui concerne le transport des marchandises. De façon générale, la route nationale 132 et les routes collectrices desservent donc des municipalités d'importance similaire, alors que les routes régionales desservent des municipalités de niveau hiérarchique différent. La classification des routes sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette apparaît au plan 10.1 ainsi qu'au tableau 10.1.3.1.

Tableau 10.1.3.1 : Longueur en kilomètres du réseau routier supérieur et d'accès aux ressources selon le niveau hiérarchique, pour la MRC de Rimouski-Neigette, le Bas-Saint-Laurent et l'ensemble du Québec en 2000

	Autoroute		National		Régional		Collectrice		Accès aux ressources		Total MTQ		Réseau routier municipal ^a
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	
MRC	28,1	14,1	50,4	25,3	72,1	36,1	39,8	19,9	9,2	4,6	199,6	100	1 092
BSL	119,6	6,1	620,2	31,4	405,8	20,5	761,5	38,6	68,1	3,4	1 975,2	100	7 492
Québec^a	1 931,1		8 431,9		5 375,5		7 634,5		1 377,5		24 750,5		106 253

^a Ces informations sont tirées du document *Vers un plan de transport. Réseau routier : Étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, octobre 2001, produit par le Ministère des Transports du Québec

Source : Communication personnelle, Louis Belzile, direction régionale du ministère des Transports du Québec, octobre 2004

Tableau 10.1.3.2 : Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette

Réseau supérieur	Infrastructure routière	Municipalités desservies
Autoroute	- Autoroute 20	Rimouski
Route nationale	- Route 132	Rimouski, Saint-Fabien
	- L'avenue du Père-Nouvel à Rimouski (entre la route 132 et l'autoroute 20)	Rimouski
	- La montée Industrielle-et-Commerciale;	Rimouski
Route régionale	- Route 232	Rimouski, Saint-Narcisse-de-Rimouski, Saint-Marcellin, La Trinité-des-Monts, Esprit-Saint
	- Route 234	Saint-Marcellin
Route collectrice	- La rue de Lausanne à Rimouski (entre la route 132 et l'autoroute 20);	Rimouski
	- La route du Bel-Air à Rimouski;	Rimouski
	- Le 4 ^e Rang Est et le 4 ^e Rang Ouest à Saint-Valérien;	Saint-Valérien
	- Le 4 ^e Rang Est et un segment de la route de Ladière à Saint-Eugène-de-Ladière;	Saint-Eugène-de-Ladière
	- Le chemin Duchénier à Saint-Narcisse-de-Rimouski (entre la route de l'Église et la route 232);	Saint-Narcisse-de-Rimouski
	- La route de la Gare à Saint-Anaclet-de-Lessard;	Saint-Anaclet-de-Lessard
	- Le chemin de Val-Neigette à Rimouski	Rimouski
	- La route de Saint-Guy à Saint-Eugène-de-Ladière (entre la limite de la réserve faunique Duchénier et la limite de Saint-Valérien) et la route Centrale à Saint-Valérien (de la limite de Saint-Eugène-de-Ladière sur une distance de 4 km vers l'est).	Saint-Eugène-de-Ladière et Saint-Valérien

Source : Ministère des Transports du Québec, Carte de la classification fonctionnelle du réseau routier, s.l., Gouvernement du Québec, 1996.

Tableau remplacé, Règlement 7-13

10.1.3.1 Le réseau autoroutier

Le réseau autoroutier (28 km) est localisé entre le district Le Bic et la limite est de la MRC. Il s'agit en fait d'une infrastructure relativement récente puisqu'au moment de la réalisation du premier schéma d'aménagement, l'autoroute 20 était encore à l'état de projet. Le premier tronçon, reliant le district Le Bic à la route 232 à Rimouski, a été complété en 1992, alors que les travaux de raccordement jusqu'à la montée Industrielle-et-Commerciale ont été achevés en 1995. La section entre la montée Industrielle-et-Commerciale et l'avenue Père-Nouvel (district rimouskois de Pointe-au-Père) a été complétée en 1999. Finalement, les travaux de prolongement de l'autoroute jusqu'à Sainte-Luce ont été complétés en 2003. À ce jour, 31 kilomètres ont été réalisés et quelque 55 millions de dollars ont été investis

pour la réalisation de l'autoroute 20 sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette. Ce montant inclut la réalisation du pont enjambant la rivière Rimouski.

La construction de cette infrastructure sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette a permis de dévier une part importante du trafic de transit qui empruntait normalement la route 132, permettant ainsi d'alléger la circulation routière à l'intérieur des limites de la ville de Rimouski. Cependant, la circulation de passage devait toujours « retransiter » par l'agglomération urbaine à partir de la montée Industrielle-et-Commerciale avec les inconvénients que l'on connaît (conflit entre la circulation de transit et la circulation locale). Avec le prolongement de l'autoroute 20 jusqu'à Sainte-Luce, le trafic interurbain sera dévié à l'extérieur du secteur le plus fortement urbanisé, ce qui devrait permettre de rendre la route nationale 132 plus efficace.

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur l'autoroute 20 est présenté au tableau 10.1.3.1.1. On remarque que les plus forts débits sont localisés sur la partie de l'autoroute entre le district Le Bic et la montée Industrielle-et-Commerciale à Rimouski. On constate également la forte proportion de camions qui circulent dans la partie de l'autoroute (34 %) à l'est de la montée Industrielle-et-Commerciale.

Tableau 10.1.3.1.1 : Volume de la circulation automobile sur l'autoroute 20, en 2003, selon certaines périodes de l'année

Municipalité	DJMA ^a	DJME	DJMH	DJMA Commercial
Le Bic-Rimouski	5 800	6 900	4 700	13 %
Rimouski (limite mun. – rue Tessier)	5 800	6 900	4 700	13 %
Rimouski (rue Tessier – Av. Cathédrale)	7 800	10 800	5 300	17 %
Rimouski (Av. Cathédrale – Mtée Industrielle)	5 400	7 500	3 700	18 %
Rimouski (Mtée Industrielle- limite mun.)	3 200	4 400	2 200	34 %
Saint-Anaclet-de-Lessard	3 200	4 400	2 200	34 %
District Pointe-au-Père	3 200	4 400	2 200	34 %

a DJMA : Débit journalier moyen annuel DJME : Débit journalier moyen estival DJMH : Débit journalier moyen hivernal
Source : Ministère des Transports du Québec, Direction régionale Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles de la Madeleine *Réseau routier Étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas Saint-Laurent*, octobre 2001.

L'autoroute 20 ne pourra cependant remplir pleinement la fonction à laquelle elle est destinée qu'après la réalisation des sections Cacouna-Bic et Rimouski-Mont-Joli. En effet, la fonction d'une autoroute est de relier des grands centres d'activités, en l'occurrence Rimouski, Rivière-du-Loup, Québec et Montréal. Or, si le lien est entrecoupé, comme c'est le cas présentement, le plein potentiel du réseau ne peut être atteint et les retombées économiques sont de moindre importance que ce qu'elles devraient être. Pour la MRC de Rimouski-Neigette, le prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et le district Le Bic est essentiel pour stimuler le développement économique de la région et sa réalisation constitue une priorité. D'ailleurs, une étude réalisée conjointement par Mallette Urbatique

inc. et Roche Ltée en 1990, à la demande du ministère des Transports, confirmait que le prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et le district Le Bic est le seul moyen efficace pour répondre aux besoins en transport à long terme de l'agglomération urbaine de Rimouski. La région de Rimouski a donc besoin de cette infrastructure routière pour favoriser son développement économique. Il va de soi que les retombées économiques bénéficieront à toute la région de l'est du Québec, et non pas seulement pour l'agglomération urbaine de Rimouski.

À l'heure actuelle, le projet de prolongement de l'autoroute entre Cacouna et Trois-Pistoles est à l'étape de l'obtention du certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement. Pour le tronçon Trois-Pistoles-Le Bic, le projet est au stade de la détermination du tracé et de l'étude d'impact. Du côté est, les travaux pour la construction des 13,6 kilomètres rejoignant Mont-Joli ont débuté en 2004 et les coûts sont estimés à 50 millions de dollars. La MRC de Rimouski-Neigette est d'avis que la réalisation de ces tronçons doit être une priorité dans la programmation du ministère des Transports.

Malgré tous les avantages qu'elle procure, l'autoroute 20 peut représenter une nuisance pour certaines fonctions urbaines situées à proximité en raison du bruit dont elle est la source. Les moyens mis de l'avant par la MRC pour atténuer les nuisances de l'autoroute 20 sont plus amplement détaillés au chapitre traitant des contraintes de nature anthropique ainsi qu'à l'article 12.7.1 du document complémentaire.

10.1.3.2 Le réseau national

La route 132 constitue la seule voie du réseau national sur le territoire de la MRC et elle est l'infrastructure routière la plus achalandée de la MRC. La route nationale 132 longe le littoral sur toute la largeur (est-ouest) du territoire de la MRC de Rimouski-Neigette soit sur une distance approximative de 50 kilomètres (voir plan 10.1).

Entre les districts de Sacré-Coeur et de Pointe-au-Père de la ville de Rimouski, la route 132 s'assimile plus à un boulevard urbain qu'à une route nationale en raison de ses nombreuses intersections et feux de circulation, du nombre élevé d'accès et enfin de la vitesse réduite à 70 km/h parfois même à 50 km/h.

C'est également sur ce tronçon que l'on retrouve la plus importante situation de conflit entre la circulation de transit et la circulation locale. Cette situation de conflit s'aggrave à certaines périodes de l'année. Au mois de juin, par exemple, les piétons sont en plus grand nombre, les cyclistes font leur apparition, les autobus scolaires envahissent encore le réseau routier alors que les touristes commencent à affluer. De plus, on retrouve le long de ce tronçon une multitude d'activités commerciale et résidentielle dont l'accès se fait directement à partir de la route 132. Cette situation de fait contribue à augmenter le nombre de déplacements locaux lesquels favorisent des manœuvres comportant certains risques, tels les ralentissements soudains, des arrêts fréquents, des virages à gauche, augmentant ainsi les possibilités d'accidents.

En plus des accès privés, on dénombre plusieurs rues locales débouchant directement sur la route 132, ce qui n'est pas souhaitable si l'on veut maintenir une bonne hiérarchisation du réseau routier. Soulignons à ce chapitre qu'entre 1991 et 1998, il y a eu 25 nouveaux

accès le long de la route 132 entre Saint-Fabien et le district rimouskois de Pointe-au-Père. En fait, il ne s'agit là que des accès pour lesquels le ministère des Transports a délivré un certificat d'autorisation en bonne et due forme. On peut supposer que dans les faits, il y en a eu encore plus ce qui justifie l'importance d'agir afin de préserver l'efficacité et la sécurité de cette voie de communication. Ce constat relativement aux nombreux accès avait d'ailleurs été soulevé, au moment de la consultation du ministère des Transports dans le cadre de l'élaboration du document de travail sur la gestion des corridors routiers pour la région du Bas-Saint-Laurent.

Quant aux débits de la circulation automobile sur la route 132, ils sont illustrés au tableau 10.1.3.2.1. En 1993, on remarquait une surcharge du réseau à la hauteur de Pointe-au-Père avec 18 540 véhicules par jour sur une base. Les travaux d'élargissement à quatre voies, sur une distance de 4,5 km, entre la limite ouest de Pointe-au-Père et la voie ferrée qui ont été complétés en 2002 ont eu des effets positifs sur l'écoulement de la circulation. De plus, le prolongement de l'autoroute 20 a aussi contribué à améliorer la situation du moins à court terme. En effet, les études du ministère des Transports démontrent que sur les 18 540 automobilistes qui empruntent la route 132, seulement 4000 d'entre eux utiliseraient le réseau autoroutier plutôt que la route 132. En effet, d'après les relevés de débits de circulation du ministère des Transports, sur les 11 000 automobilistes qui empruntent la route 132 à la hauteur de la rue du Père-Nouvel, 4600 d'entre eux, dont 29 % de camions, utiliseraient le réseau autoroutier plutôt que la route 132. Ceci s'explique par le fait qu'il s'agit d'une circulation surtout de nature locale (secteurs résidentiels des districts rimouskois de Rimouski-Est et Pointe-au-Père) qui ne trouverait pas nécessairement avantage à utiliser l'autoroute 20 pour des déplacements sur de courtes distances.

Tableau 10.1.3.2.1 : Volume de la circulation automobile sur la route 132 en 1993 et en 2003 par municipalité, selon certaines périodes de l'année.

Municipalité / Tronçon/ section		Débit journalier			% commercial
		DJMA	DJME	DJMH	
St-Fabien (13-30)	1993	4 660	5 820	3 910	17
	2003	5 200	7 200	3 500	21
St-Fabien (13-40)	1993	5 660	8 280	3 890	15
	2003	5800	8100	4000	17
Le Bic (13-51; longeant le parc national du Bic)	1993	5660	8280	3890	15-
	2003	5800	8100	4000	17
Rimouski (13-90 ; district de Sacré-Coeur)	1993	4296	4644	3853	n/d
	2003	4000	5600	2700	12
Pointe-au-Père (13-150)	1993	18 540	24310	14650	8
Pointe-au-Père (13-151) ^b	2003	12 500	13500	11200	3
Pointe-au-Père (13-153) ^b	2003	11000	15300	7500	-

a Les données du tableau sont celles de l'ensemble du tronçon, les données par partie du tronçon (chaînage) peuvent varier selon les conditions spécifiques de la route.

b Suite aux travaux d'élargissement, le tronçon 13-150 a été scindé en deux pour constituer les tronçons 151 et 153

DJMA : Débit journalier moyen annuel; DJME : Débit journalier moyen estival; DJMH : Débit journalier moyen hivernal

Source : Ministère des Transports du Québec, *Inventaire : capacité, courbes, pentes des routes du Québec*, s.l., Gouvernement du Québec, Direction du Bas-Saint-Laurent Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, 1995, p. 73 et 74. et communication personnelle Louis Belzile, de la Direction régionale du MTQ, octobre 2004

Par ailleurs, en comparant les débits observés sur l'autoroute 20 et la 132, on constate que la circulation est importante sur la route nationale 132. En effet, d'après les informations cartographiques fournies par le MTQ, le débit de circulation journalier (DJMA) augmente graduellement de Saint-Fabien (5200) jusqu'à la jonction avec l'autoroute 20 au Bic (5800). Le débit progresse également de la jonction de la route 232 (5100) jusque dans le secteur du centre commercial *Carrefour Rimouski* (16700), et demeure élevé vers l'est jusqu'au district de Pointe-au-Père (12500).

De plus, il est à prévoir que l'allègement de la circulation sur la route 132, en raison de son élargissement et du prolongement de l'autoroute 20, sera compensé par la croissance soutenue que connaît le district rimouskois de Pointe-au-Père. Aussi, la réalisation d'un deuxième axe en direction est doit être prévue pour répondre adéquatement aux besoins en transport routier de la population locale au cours des prochaines années. À cette fin, le prolongement de la 2^e Rue à Rimouski en direction est, apparaît être une solution appropriée puisque cette voie est parallèle à la route 132, et est située à proximité de celle-ci. De plus, avec la création des affectations « industrielle » et « pôle régional commercial » dans le secteur de la montée Industrielle-et-Commerciale (voir chapitre 7.5 et 7.8 du schéma), l'utilisation conjointe de cette artère par les camionneurs et par les automobilistes soulève la question de la sécurité routière. Ainsi, le prolongement de la 2^e Rue ou du boulevard Arthur-Buies en direction est pourrait devenir une voie de contournement pour le camionnage. Le secteur au nord de l'autoroute est actuellement vacant, il n'y a donc pas d'obstacle à contourner. La planification urbaine de cette partie du territoire de la ville de Rimouski devrait être réalisée de manière à garantir cette éventualité à long terme (voir plan 10.2). L'aménagement le long de cette future voie devrait permettre le réseautage avec l'autoroute 20 et devrait être fait de manière à faciliter l'écoulement de la circulation, c'est-à-dire en minimisant les points d'intersection et le nombre d'accès direct.

10.1.3.3 Le réseau régional

Les routes 232 et 234 composent le réseau routier régional. Au total, ces deux routes cumulent 72 km, dont 63 km pour la route 232 (voir plan 10.1).

La route 234 ne présente pas de problème particulier malgré le fait que son débit de circulation (DJMA) est de 840 véhicules, soit une hausse de 18 % par rapport à celui observé en 1993. Sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette, la route 234 ne dessert directement que la municipalité de Saint-Marcellin.

Quant à la route 232 elle dessert directement les municipalités d'Esprit-Saint, La Trinité-des-Monts, les districts rimouskois de Sainte-Odile-sur-Rimouski, Sainte-Blandine, Mont-Label, et indirectement la municipalité de Saint-Narcisse-de-Rimouski (par la collectrice du chemin Duchénier). C'est également par la route 232 que l'on a accès à plusieurs activités de nature récréotouristique, dont notamment le Canyon des Portes de l'Enfer à Saint-Narcisse-de-Rimouski, le centre de ski et le terrain de golf de Val-Neigette dans le district de Sainte-Blandine et plusieurs secteurs de chasse et de pêche, telles la réserve faunique de Rimouski et la ZEC du Bas-Saint-Laurent. Enfin, la route 232 est utilisée par beaucoup

d'exploitants forestiers puisqu'elle donne directement accès à une partie importante de la ressource forestière.

Le niveau des débits observés en 2003 sur la route 232 entre Esprit-Saint et Saint-Narcisse-de-Rimouski n'a pas changé depuis 10 ans. Par contre, le tronçon dans le district rimouskois de Sainte-Odile-sur-Rimouski a connu une augmentation du débit journalier moyen annuel de 30 %. (voir tableau 10.1.3.3.1).

Tableau 10.1.3.3.1 : Volume de circulation automobile sur la route 232 en 2003, par municipalité, selon certaines périodes de l'année

Municipalité (tronçon)	Localisation du tronçon	Débits observés en 2003			% camion évalué sur 24 heures
		DJMA	DJME	DJMH	
Esprit-Saint (2-40)		870	1 040	700	13,6
La Trinité-des-Monts (2-50)		870	1 040	700	13,6
Saint-Narcisse-de-Rimouski (2-60, 2-81 et 2-90)	Des limites de la Trinité-des-Monts à la jonction des routes 232/234	870	1 040	700	13,6
Saint-Narcisse-de-Rimouski (2-100)	De la jonction des routes 232/234 aux limites de Mont-Label	1 700	2 040	1 370	10
District de Mont-Label ^a (2-110)	Du village jusqu'à Ste-Blandine	2 900	3 500	2 300	4
District de Ste-Blandine ^a (2-120)	Secteur Val-Neigette	4 500	-	-	-
District de Ste-Odile-sur-Rimouski (2- 130)		5 800	6 300	5 200	6

^a Données estimées à partir des comptages réalisés dans le secteur et correspondent aux débits de l'année 2002.

Source : Ministère des Transports du Québec, *Recueil des débits de circulation par route, tronçon et section*, Bas-Saint-Laurent, 2003 et communication personnelle, Louis Belzile, direction régionale du MTQ

La route 232 représente un enjeu particulier puisqu'elle dessert toute la partie sud-ouest du territoire comprenant les districts rimouskois de Sainte-Blandine et Sainte-Odile-sur-Rimouski dont la croissance démographique est en hausse (voir tableau 3.1.2 du chap. 3). Heureusement dans ce cas-ci, l'intervention est plus de nature préventive que réactive. Afin de maintenir l'efficacité de cette route régionale, la MRC souhaiterait élaborer avec le ministère des Transports une entente pour la gestion de corridor routier.

10.1.4 La gestion des corridors routiers

La MRC de Rimouski-Neigette ayant un caractère rural important, les pressions pour développer le long du réseau routier national et régional sont très fortes et il s'agit là d'une réalité que l'on ne peut ignorer. On ne peut que difficilement interdire ce type de développement sans occasionner des conséquences pour les municipalités rurales. Cependant, il est possible de réglementer ce type de développement afin de limiter les effets négatifs sur le réseau routier national et régional et de circonscrire l'éparpillement des activités sur le territoire.

Aussi, conscient du défi que pose la planification aux abords des principales voies routières, le conseil des maires tient à établir des normes de manière à s'assurer qu'à long terme, la circulation sur l'autoroute 20 (actuelle et future), la route nationale 132 et les routes régionales 232 et 234, soit sécuritaire et que l'écoulement s'effectue sans entrave majeure.

Provisoirement, la MRC de Rimouski-Neigette entend retenir les moyens suivants, afin de protéger ces corridors routiers:

- restreindre les usages autorisés le long des routes nationales et régionales, notamment le long de l'autoroute 20 (actuelle et future);
- avant l'émission de tout permis de construction ou de lotissement le long de l'emprise des routes 132, 232 et 234, le requérant devra préalablement obtenir l'autorisation du Ministère afin de s'assurer du respect des normes et standards de construction;
- les normes de lotissement ainsi que les marges de recul des bâtiments situés le long des routes 132, 232 et 234 seront revues à la hausse afin de diminuer le nombre d'accès, d'éloigner les accès les uns des autres et enfin réduire les contraintes advenant des travaux d'élargissement ou de tout autre nature;
- faire en sorte que l'accès aux routes 132, 232 et 234 se fasse obligatoirement en marche avant;
- dans le cas des lots d'angle, obliger que l'accès au terrain se fasse par la voie secondaire.

De plus, dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement, le conseil des maires serait intéressé à élaborer conjointement avec le ministère des Transports un programme de gestion des corridors routiers en guise de moyen de mise en œuvre du schéma d'aménagement révisé. La MRC souhaiterait identifier avec les personnes ressources du Ministère les tronçons des routes 132, 232 et 234 qui seraient propices à ce type d'intervention.

Quoiqu'il ne s'agit pas d'une voie à caractère national ou régional, le rang 2 traversant le noyau villageois de la municipalité de Saint-Anaclet-de-Lessard peut également être identifié comme étant susceptible de faire l'objet d'une intervention dans le cadre du programme de gestion des corridors routiers. En effet, sur certains tronçons spécifiques le débit moyen journalier annuel (DJMA) peut atteindre 7000 véhicules alors que le débit journalier moyen estival (DJME) peut atteindre jusqu'à 8500 véhicules.

10.1.5 Les travaux sur le réseau routier

Le tableau 10.1.5.1 présente les projets issus du plan d'action du Plan de transport du ministère des Transports du Québec pour le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette entre 2005-2009. Le MTQ préparera et réalisera ces projets, en tout ou en partie, dans les prochaines années, en fonction des budgets disponibles. Cependant, il ne s'agit pas d'engagements fermes à les réaliser d'ici 2009. De plus, les priorités pourront être révisées

durant cette période, selon l'évolution des besoins. C'est ainsi que certains projets pourraient être reportés et d'autres devancés. D'autres projets de conservation des chaussées (réfection de la surface) se réaliseront aussi pendant cette période sur le territoire. Leur ordre de priorité sera fonction de l'état de la chaussée qui évolue dans le temps.

En tout, les cinq projets décrits au tableau 10.1.5.1 sont évalués à 1 950 000 \$. On y prévoit notamment la reconstruction d'une partie du Chemin Duchénier à Saint-Narcisse-de-Rimouski et l'étude de tracé et d'impact de la portion Bic-Saint-Fabien de l'autoroute 20. Ces deux projets totalisent un peu plus de la moitié du budget.

Tableau 10.1.5.1 : Projets 2005-2009 issus du Plan d'action du Plan de transport du Bas-Saint-Laurent, ministère des Transports, MRC de Rimouski-Neigette

Axe d'intervention	Municipalités	Localisation	Description de l'intervention (longueur)	Coût* (x 1000 \$)
Développement du réseau	Saint-Fabien Rimouski (Le Bic)	Limite ouest de Saint-Fabien à l'intersection de la route 132 et de l'autoroute 20 au Bic	Prolongement de l'autoroute 20 Étude de tracé et d'impact seulement	500**
Conservation des chaussées	Esprit-Saint	Route 232-02-040, entrées du village	Aménagement d'îlots aux entrées du village	250
Amélioration du réseau	Rimouski	Route 232-02-130 et 141 (secteur Sainte-Odile-sur-Rimouski)	Aménagement des abords de route (pour contrer la poudrière)	430
Amélioration du réseau	Saint-Narcisse-de-Rimouski	Chemin Duchénier, entre la rue Industrielle et la route de l'Église	Reconstruction en profil urbain (0,4 km)	540
Conservation des structures	Saint-Eugène-de-Ladrière	4e Rang Est	Reconstruction d'un pont à capacité limitée	230

* Estimation du coût, incluant les frais connexes

** Coût pour l'étude de tout le tronçon de Trois-Pistoles au Bic (47 km)

Source : Ministère des Transports du Québec, Direction régionale du Bas-Saint-Laurent, Louis Belzile, communication personnelle 2004.

10.1.6 Le transport collectif

Depuis septembre 1993, la ville de Rimouski offre sur son territoire un service de transport collectif public, *Taxibus*, fonctionnant uniquement avec des véhicules de taxi. Au moment de sa première année d'opération, le service *Taxibus* a effectué 6341 déplacements (en 4 mois d'opération). Après une période de mise à l'essai, le système s'est ajusté aux besoins de sa clientèle, de telle sorte qu'aujourd'hui le nombre d'arrêts est plus élevé qu'auparavant et les réservations se font à une heure d'avis, comparativement à 24 heures au moment du démarrage de ce service.

En janvier 1995, le ministère des Transports du Québec reconnaissait l'admissibilité du service *Taxibus* à son Programme d'aide financière au transport en commun. À ce titre, la Corporation *Taxibus* reçoit annuellement quelque 84 000 \$ en guise de subvention de ce

ministère¹³³. La ville de Rimouski, pour sa part, y consacre une quote-part annuelle de plus de 200 000 \$.

Depuis janvier 2000 la Corporation Taxibus dessert le territoire des districts rimouskois Pointe-au-Père et Rimouski-Est, et depuis avril 2003, celui des districts Sainte-Odile-sur-Rimouski et Sainte-Blandine incluant Mont-Lebel. Le service est le même que *Taxibus*, à l'exception d'un l'horaire plus restreint, et porte le nom d'*Inter-Taxibus*.

En 2003, les services *Taxibus* et *Inter-Taxibus* ont effectués 63 112 déplacements et 81 233 déplacements ont été réalisés en 2004, soit une hausse de 29 %.

Cette progression de l'achalandage démontre qu'il y a un besoin à combler en matière de transport collectif. En se référant aux données des tableaux 10.1.1.2 et 10.1.1.3, on constate qu'une grande partie de la population active de la MRC doit se déplacer à Rimouski pour le travail. À première vue, il existe une opportunité en matière de transport collectif pour les autres municipalités de la MRC. La MRC en collaboration avec le ministère des Transports du Québec a donc amorcé les études en vue d'évaluer la faisabilité d'un tel réseau de transport collectif rural. Un sondage a été réalisé afin d'estimer les besoins de la clientèle. Les résultats de cette démarche devraient être connus en 2005.

10.1.6.1 Le transport adapté

Depuis 1984, la ville de Rimouski offre un service de transport adapté sur son territoire, 7 jours sur 7, de 7 h à 24 h, incluant les jours fériés. Les usagers doivent réserver leur déplacement au moins une heure à l'avance en semaine, et avant 18 h le vendredi pour la fin de semaine. Depuis 2003, suite aux regroupements municipaux, le territoire de l'ensemble des municipalités formant la nouvelle Ville bénéficie également de ce service. La Ville confie, par protocole d'entente, la gestion et l'organisation du service à une corporation sans but lucratif, la Société de transport de Rimouski. Conformément au protocole d'entente, la corporation doit confier le transport des usagers à des transporteurs accrédités pour assurer le déplacement de la clientèle admise. Le service dispose de deux minibus, d'un taxi accessible et d'une flotte de voitures taxis.

La ville de Rimouski, le ministère des Transports du Québec et les usagers eux-mêmes contribuent au financement de ce service. La contribution du Ministère est de l'ordre de 65 % du budget de l'année de référence. En 2003, la Société de transport adapté a effectué 65 252 déplacements. Pour l'année 2004, 69 883 déplacements ont été réalisés.

10.1.7 Le transport ferroviaire

Le chemin de fer traversant le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette est une voie secondaire. La voie principale étant celle desservant la ville de Moncton au Nouveau-Brunswick et dont l'embranchement se fait par la municipalité de Saint-André-de-Kamouraska à l'ouest de Rivière-du-Loup.

¹³³ Chaque passage, au coût de 2,85 \$, est financé à 40 % par le Ministère. L'escompte accordé sur les laissez-passer mensuels est également comblé par la subvention gouvernementale.

Malgré les quelque 44 000 wagons qui transitent annuellement sur le territoire, le chemin de fer ne génère aucune retombée économique directe. En effet, il n'y a pas d'infrastructure permettant la manipulation de marchandise (gare de triage) sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le CN) confirmait à l'été 1998 qu'elle n'avait aucun client sur le territoire de la MRC¹³⁴. Ainsi, la marchandise en provenance de la Gaspésie à destination des grands centres ne fait que transiter par le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette. Mentionnons qu'en janvier 1999, la Compagnie des chemins de fer du Québec s'est portée acquéreur du tronçon ferroviaire entre Rivière-du-Loup et Matane, aujourd'hui exploités par sa filiale *Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe*. Cette acquisition au profit d'une entreprise locale ne peut que favoriser le développement de ce mode de transport sur le territoire de la MRC.

Par ailleurs, en raison du faible nombre de wagons requis pour répondre aux besoins des installations portuaires, l'embranchement ferroviaire qui dessert la jetée ouest a été officiellement abandonné par le CN depuis avril 1998. En effet, en 1994 seulement 49 wagons ont été en partance ou à destination du quai de Rimouski-Est, alors qu'en 1995 il y en a eu huit et aucun depuis.

Il est cependant primordial de maintenir un embranchement dans une perspective de développement de l'intermodalité des moyens de transport. C'est pourquoi l'emprise ferroviaire a été prévue dans le concept d'aménagement de l'extension du parc industriel vers l'est, présentement en cours de réalisation.

En ce qui a trait au transport des personnes, le service est assuré par la compagnie Via Rail qui offre six liaisons par semaine entre Montréal et Gaspé. Toutes ces liaisons effectuent un arrêt à la gare de Rimouski. En l'an 2000, 4688 personnes utilisaient ce service, soit une diminution de 36 % par rapport aux données de 1996, mais aussi la plus faible fréquentation depuis 1993. Les horaires font en sorte que le train s'arrête à la gare de Rimouski en pleine nuit dans les deux directions. Cette situation n'aide pas à promouvoir l'utilisation de ce mode de transport à des fins touristiques.

10.1.8 Le réseau de voies cyclables

En raison de la faible densité d'occupation du territoire en plus des contraintes climatiques et topographiques, la piste cyclable est d'abord dédiée au loisir plutôt que comme moyen de transport¹³⁵. En effet, selon Statistique Canada seulement 220 personnes (moins de 1 %) utilisent le vélo comme moyen de transport pour se rendre au travail dans la MRC de Rimouski-Neigette.

Actuellement, le réseau de piste cyclable utilitaire et récréatif de la MRC compte quelque 36,4 km de voies cyclables dont la réalisation a débuté en 1995 (ref. plan 7.3.1). Près de la moitié de ce réseau, soit 17,3 km, fait partie du réseau québécois de la Route verte et longe en grande partie le littoral du Rocher-Blanc à Pointe-au-Père. Le réseau est composé de 13,2 km de bandes cyclables, de 13,1 km de pistes cyclables et de 10,2 km de

¹³⁴ Marie-Claude Lévesque, Service des relations publiques du CN, Communication personnelle le 30 juillet 1998.

¹³⁵ Le vélo en tant qu'activité de loisir sera décrit au chapitre traitant de l'affectation récréative.

chaussée désignée. Les tronçons de bandes cyclables, soit celles localisées en bordure des chaussées et délimitées par du marquage au sol, desservent les principaux quartiers centraux de la ville. Le réseau de pistes cyclables de la ville de Rimouski comprend aussi des ramifications à l'intérieur du parc Beauséjour et dans le quartier Nazareth.

Une autre piste cyclable, exclusivement récréative, se trouve à l'intérieur des limites du Parc du Bic à partir de laquelle on peut rejoindre le secteur de Saint-Fabien-sur-Mer. Ce tronçon sera éventuellement raccordé au réseau de la Route verte.

10.1.9 Les sentiers de véhicules hors route (motoneiges et VTT)

10.1.9.1 Les sentiers de motoneiges

Les sentiers de motoneiges sous l'égide des clubs membres de la Fédération des clubs motoneigistes du Québec représentaient en 2001 quelque 532 km de sentiers de motoneiges pour la MRC. En 2001, les clubs de motoneiges de la MRC comptaient 1400 membres, soit 2,6 membres par kilomètres de sentiers, alors que la moyenne régionale est de 1,7. En 1999, on dénombrait 1922 motoneiges immatriculées dans la MRC, soit le plus élevé dans les MRC du Bas-Saint-Laurent¹³⁶.

Le tracé du réseau Trans-Québec (Circuits Monts Notre-Dame, sentier numéro 5) compte environ 100 km dans la MRC et traverse les municipalités de Rimouski, Saint-Eugène-de-Ladrière, Saint-Valérien, Saint-Narcisse-de-Rimouski, La Trinité-des-Monts, Esprit-Saint et Saint-Marcellin¹³⁷. La balance du réseau est constituée de sentiers régionaux (sentiers numérotés 518, 575, 578 et 548) desservant entre autres les municipalités de La Trinité-des-Monts, Saint-Fabien, Saint-Valérien, Rimouski et Saint-Anaclet-de-Lessard (voir plan 10.1). Le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette compte officiellement un relais de club de motoneigistes, lequel est situé à Esprit-Saint, mais d'autres établissements, tels le chalet des 24 arpents à Saint-Eugène-de-Ladrière et le chalet du centre de ski de Val-Neigette desservent cette clientèle. De plus, des ramifications permettent de desservir directement des centres de services importants. En outre, on peut avoir un accès direct par motoneige aux établissements hôteliers de Rimouski, ce qui constitue un avantage important pour la promotion du tourisme en période hivernale.

10.1.9.2 Les sentiers de VTT

À l'échelle du Bas-Saint-Laurent, les adeptes du VTT peuvent pratiquer ce loisir sur 1797 km de sentiers d'été et 520 km de sentiers d'hiver¹³⁸. Dans les limites de la MRC, on retrouve le club VTT Quad Bas-Saint-Laurent dans la partie à l'est de la rivière Rimouski et le club Quad Pic Champlain dans la partie ouest du territoire (Saint-Fabien). Ces deux clubs entretiennent 195 kilomètres de sentiers d'été et 55 kilomètres de sentiers d'hiver.¹³⁹

¹³⁶ Ces données sont tirées du document Vélo et véhicules hors route, 'Étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, octobre 2001, produit par la direction régionale du ministère des Transports du Québec.

¹³⁷ Signalons que le sentier Trans-Québec traverse actuellement la rivière Rimouski sur un pont de glace. Des pourparlers sont en cours afin de construire une passerelle permettant un passage plus sécuritaire.

¹³⁸ Source : site Internet de la Fédération Québécoise des Clubs Quads (FQCQ), adresse www.fqcq.qc.ca, novembre 2004

¹³⁹ Informations tirées du portrait socio-environnemental de la rivière Rimouski, réalisé par le CBRR, 2004

Le réseau de sentiers de VTT est moins bien structuré que celui de la motoneige. En effet, le réseau transprovincial ne traverse pas encore le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette. Un projet de tracé est actuellement à l'étude. Une passerelle enjambant la rivière Rimouski et des boucles rejoignant les villages et les attraits touristiques sont aussi prévues dans ce projet piloté par la SADC.

Par ailleurs, bien que la motoneige et le VTT soient des activités récréatives, le passage d'un sentier peut constituer une contrainte majeure pour ceux qui habitent à proximité. Aussi, considérant que les ramifications des réseaux des sentiers sont fort variables d'une année à l'autre, il importe donc que les tracés soient établis de manière à ce que ces derniers ne deviennent pas des sources de nuisances pour le voisinage. Les municipalités devront donc être vigilantes à cet égard.

10.2 LE TRANSPORT MARITIME

La MRC de Rimouski-Neigette est dotée d'un port de mer public à vocation régionale situé à Rimouski (voir plan 10.1). Les installations portuaires sont présentement la propriété du gouvernement fédéral et Transports Canada assure la gestion des opérations. Cependant, en vertu de la *Politique maritime nationale* annoncée par Transports Canada, le 14 décembre 1995, le gouvernement fédéral entend se départir du port de Rimouski. Le ministère des Transports du Canada et la ville de Rimouski négocient actuellement le transfert de la propriété du port.

10.2.1 La description des installations portuaires

Le port de Rimouski est accessible 12 mois par année et comprend trois jetées, deux perpendiculaires au fleuve et une transversale regroupant au total huit postes d'amarrage, dont cinq sont commerciales, c'est-à-dire ceux situés entre la jetée ouest et la jetée est. La longueur totale des huit postes d'amarrage est de 1225 mètres dont 827 mètres sont réservés pour les postes commerciaux (voir tableau 10.2.1.1). La profondeur des postes d'amarrage commerciaux est de 7,3 mètres, alors que la profondeur des autres postes se situe entre 3,5 et 4,3 mètres. Précisons que le bassin, les postes d'amarrage commerciaux et le chenal nécessitent un dragage s'effectuant sur un cycle de deux ans. Cependant, depuis 1995, aucun dragage n'a été effectué, ce qui a eu pour effet de réduire la profondeur pour les postes d'amarrage numéro 3, 4 et 5 de la jetée est, de 7,3 mètres en 1995 à 5,6 mètres en 2003¹⁴⁰.

Les installations portuaires comprennent un site d'entreposage extérieur d'une capacité de 30 000 m² et des entrepôts totalisant une capacité de 243 m². La jetée ouest-est desservie par un chemin de fer, mais tel que mentionné à la section 10.1.8, cet embranchement a officiellement été abandonné et démantelé par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le CN). Le port est également muni d'un oléoduc souterrain partant du poste d'amarrage numéro 4 et rejoignant les réservoirs situés du côté sud de la route 132 vis-à-vis les installations portuaires. Depuis août 1997, le propriétaire du CNM Évolution a installé un débarcadère sur la jetée est pour assurer la desserte entre Rimouski et Forestville.

¹⁴⁰ Source : M. Michel Caron de la garde côtière, communication personnelle le 14 octobre 2004

Tableau 10.2.1.1 : Caractéristiques des postes d'amarrage du port de Rimouski

	Jetée ouest		Jetée centrale	Jetée est				Quai éperon
Numéro du poste	1	8	2	3	4	5	7	6
Longueur (m)	213	30	184	130	150	150	255	113
Profondeur (m)	7,3	3,5	7,3	5,6	5,6	5,6	4,3	4,3

Source : Havres et Ports Canada, *Vers un réseau de communautés portuaires : région des Laurentides, profil des ports publics, plan directeur, volet 1*, s.l., Transports Canada, septembre 1995, p. 34-3 ; et monsieur Michel Caron de la garde côtière canadienne, octobre 2004

L'ensemble des installations portuaires (excluant le chemin de fer, l'oléoduc et le débarcadère) représente une valeur totale d'environ 40 millions de dollars. Il s'agit là de la valeur à neuf des équipements, on estime toutefois que la valeur marchande actuelle serait significativement moindre.

Mentionnons par ailleurs que des travaux importants, au coût de 20 millions de dollars, ont été complétés à l'été 1997 pour la reconstruction de la jetée est et du quai éperon. La jetée transversale et la jetée ouest doivent également faire l'objet de travaux majeurs estimés à au moins 10 millions de dollars (6,6 millions pour la jetée transversale et 3,3 millions pour la jetée ouest). De fait, les jetées centrales et ouest sont fermées en raison de leur mauvais état. La responsabilité financière de ces travaux devant être exécutés a fait l'objet de pourparlers dans le cadre de la procédure de transfert de propriété des installations portuaires.

Quoiqu'elle ne fasse pas partie des installations portuaires dont Transports Canada a la responsabilité, on retrouve sur le même site, du côté est, une marina d'une capacité de 80 embarcations en plus d'un pavillon de service (capitainerie). On retrouve également sur ce même site, une aire d'entreposage d'environ 10 000 m², pour les bateaux de plaisance. Cet équipement appartient à Pêches et Océans Canada, mais est opéré par la corporation « Marina de Rimouski-Est inc ».

10.2.2 Les activités du port de Rimouski

Le port de Rimouski est l'un des trois ports régionaux retenus par le gouvernement du Québec dans son réseau portuaire commercial stratégique. Entre 1993 et 2000, le port de Rimouski s'est accaparé 18,4 % de l'ensemble du trafic des marchandises dans le Bas-Saint-Laurent, comparativement à 59,3 % pour Matane et 22,3 % pour Gros-Cacouna. Cependant, pour la seule année 2000, le trafic de marchandises du port de Rimouski surpassait d'environ 42 000 tonnes celui de Gros-Cacouna.

Actuellement, la principale vocation du port est reliée à la desserte de la Basse-Côte-Nord et pour le transbordement des produits pétroliers, du sel et du sable à béton. Comme on peut le voir aux tableaux 10.2.2.1 et 10.2.2.2, les produits pétroliers représentaient, en 2003, 77 % du tonnage total. La valeur totale de la marchandise manutentionnée au port de Rimouski était chiffrée, en 1994, à 44 millions de dollars, soit une proportion de 60 % de

la valeur totale. Soulignons qu'il importe de maintenir la desserte de la Basse-Côte-Nord au port de Rimouski puisque les biens qui y sont acheminés proviennent en grande majorité des commerçants de la MRC de Rimouski-Neigette. Cependant, une promotion accrue auprès des marchands doit être réalisée pour contrer la compétition de plus en plus forte provenant de la Côte-Nord et même de Terre-Neuve.

Tableau 10.2.2.1 : Répartition des différents produits manutentionnés au port de Rimouski selon leur quantité (tonne métrique)

Produit	1991		1992		1993		1994		1997		2003	
	T	%	T	%	T	%	T	%	T	%	T	%
Produit pétrolier	216 529	84	209 993	83	183 137	83	203 158	79	206 640	75	196 370	77
Marchandise générale	9 810	4	9 588	4	11 782	5	9 363	4	11 782	4	6 771	3
Sel	30 584	12	33 723	13	26 613	12	33 053	13	36 193	13	31 413	12
Sable	-	-	-	-	-	-	10 506	4	22 200	8	21 845	9
Total	256 923	100	253 304	100	221 532	100	256 080	100	276 815	100	256 399	100

Source : Havres et Ports Canada, *Vers un réseau de communautés portuaires : région des Laurentides, profil des ports publics, plan directeur, volet 1*, s.l., Transports Canada, septembre 1995, p. 34-5, et M. Michel Caron de la garde côtière canadienne, octobre 2004

Tableau 10.2.2.2 : Répartition des différents produits manutentionnés au port de Rimouski selon leur valeur marchande (000 \$)

Produit	1991		1992		1993		1994		1997	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Produit pétrolier	46 120	60	45 331	60	46 895	56	44 288	60	n/d	n/d
Marchandise générale	29 675	39	29 243	39	36 229	43	29 025	39	n/d	n/d
Sel	591	1	754	1	624	1	239	0	n/d	n/d
Sable	-	-	-	-	-	-	66	-	n/d	n/d
Total	76 387 \$	100 %	75 329 \$	100 %	83 749 \$	100 %	73 619 \$	100 %	n/d	n/d

Source : Havres et Ports Canada, *Vers un réseau de communautés portuaires : région des Laurentides, profil des ports publics, plan directeur, volet 1*, s.l., Transports Canada, septembre 1995, p. 34-5.

Les pêcheurs représentent également un groupe d'utilisateurs importants, puisque 13 bateaux sont basés au port en permanence, alors qu'une quinzaine d'autres navires viennent effectuer des débarquements¹⁴¹. La valeur totale des produits de la pêche transitant au port de Rimouski est d'environ deux millions de dollars annuellement. Les principales espèces qu'on y débarque sont le crabe des neiges (1 400 000 \$/410 tonnes métriques) et le flétan du Groenland (350 000 \$/220 tonnes métriques)¹⁴².

¹⁴¹ Pêches et Océans Canada et Transports Canada.

¹⁴² Pêches et Océans Canada, relevé statistique 1997.

Le traversier CNM Évolution constitue un ajout aux activités du port. Ce traversier, d'une capacité de 175 passagers et de 30 véhicules de promenade, offre le service à partir du mois de mai jusqu'au mois d'octobre de chaque année avec une fréquence de deux traversées par jour, parfois quatre traversées, selon l'achalandage en période estivale. Depuis sa mise en service en 1997, il y a eu en moyenne quelque 65 000 utilisateurs annuellement. En raison du succès des opérations, les propriétaires songent à offrir le service avec un navire de plus grande dimension.

Soulignons enfin que les revenus annuels moyens du port de Rimouski, basés sur les données de 1998-1999 à 2000-2001, sont de l'ordre de 380 600 \$, alors que les dépenses moyennes annuelles étaient estimées à 431 700 \$¹⁴³

10.2.3 La vocation future des installations portuaires de Rimouski

En 2001, le gouvernement du Québec se dotait d'une Politique de transport maritime et fluvial dont l'une des orientations majeures mises de l'avant est de doter le Québec d'un réseau stratégique de ports commerciaux. Ce réseau comprend 21 ports commerciaux classifiés en trois catégories : les ports nationaux, les ports complémentaires et les ports d'intérêt local. Le port de Rimouski est rattaché à la dernière catégorie. L'avenir de ces derniers dépend principalement de leur capacité à créer et à développer des activités ou des créneaux nouveaux, tout en améliorant l'autonomie financière du port. Dans le cas de Rimouski, l'amélioration de la desserte portuaire par le dragage du chenal d'entrée constitue aussi un enjeu majeur pour redynamiser le port.

Quoi qu'il en soit, le conseil des maires de la MRC de Rimouski-Neigette est préoccupé par l'avenir du port de Rimouski et est d'avis que la sauvegarde des installations portuaires est primordiale pour l'essor économique à long terme de la région. À cet égard, puisque la cession du port n'est pas complétée, il convient de s'assurer au préalable que les travaux d'amélioration soient réalisés par le gouvernement fédéral, notamment pour le dragage du chenal d'entrée. En conséquence, le conseil des maires fera tout ce qui est en son pouvoir pour favoriser à long terme la vitalité de cet équipement majeur.

10.3 LE TRANSPORT AÉRIEN

10.3.1 La description des installations aéroportuaires

L'aéroport de Rimouski est situé sur le territoire de la ville de Rimouski à proximité des principaux points d'activités qu'il dessert puisqu'il se trouve à 0,8 km du port de Rimouski, à 0,6 km du parc industriel de Rimouski et à 2,5 km du centre-ville de Rimouski.

L'aéroport a été cédé à la Ville de Rimouski par le gouvernement fédéral le 19 avril 2002. L'aérogare, les deux hangars, les terrains ainsi que la piste et les aires de mouvement appartiennent donc à la Ville de Rimouski.

¹⁴³ Ministère des Transports du Québec, *Rapport sur le réseau portuaire stratégique*, Forum de concertation sur le transport maritime, 2003.

L'aéroport de Rimouski possède une piste de 1400 mètres de longueur par 45 mètres de largeur orientée dans l'axe 07-25 permettant de recevoir des avions turbopropulsés ou à réaction.

L'aérogare a une superficie totale de 1227 m² répartie sur deux étages. Les entreprises reliées aux activités aéroportuaires se retrouvent au rez-de-chaussée. Les hangars totalisent une capacité de 3160 m².

On retrouve également à Rimouski la présence d'un héliport exploité par Hydro-Québec.

10.3.2 Les activités de l'aéroport de Rimouski

Il y a actuellement une compagnie aérienne, Air Satellite, qui offre des vols réguliers dont les principales destinations sont Baie-Comeau et Sept-Îles. Le nombre de passagers transitant par l'aéroport de Rimouski via cette compagnie a été de 2 960 en 2003. Les autres compagnies qui offrent des vols nolisés utilisent des aéronefs trop petits selon les critères de Statistique Canada pour qu'ils en fassent rapport.

Quant au nombre de mouvements (atterrissages et décollages), ils ont été de 5062 en 2003. Les statistiques de NAV Canada sur les mouvements d'aéronefs permettent de constater des destinations desservies par les transporteurs aussi variés que : Saint-Jean-Chrysostome, Rocher-Percé (Pabok), Baie-Comeau, Bagotville, Deer Lake, Forestville, Gaspé, Îles-de-la-Madeleine, Havre-Saint-Pierre, Montréal, Halifax, Stephenville, Matane, Natashquan, Ottawa (Gatineau), Port-Menier, Québec, Chicoutimi, Rivière-du-Loup, Roberval, Trois-Rivières, Alma, Wabush, Charlottetown, Mont-Joli, Toronto, Sept-Îles, Greenwood, Bathurst. En plus des activités commerciales, il y a une vingtaine d'avions basés à Rimouski.

10.3.3 La vocation future des installations aéroportuaires de Rimouski

Tout comme c'est le cas pour les ports régionaux, le gouvernement fédéral a entamé une procédure afin de se départir de ses aéroports régionaux et locaux dont fait partie l'aéroport de Rimouski.

Bien que l'aéroport de Mont-Joli ait été désigné aéroport régional, le rôle de l'aéroport de Rimouski n'en est pas moins stratégique tant par sa localisation que par les activités qui s'y déroulent. Cependant, dans l'optique d'une hausse appréhendée des coûts reliés à la mise aux normes de sécurité de NAV Canada, il devient impératif d'assurer le financement à long terme des infrastructures aéroportuaires. Il faudra recentrer la mission de l'aéroport de Rimouski afin de définir un créneau de marché rentable. Ainsi, le conseil des maires entend favoriser tout projet de développement de ses installations aéroportuaires dans le cadre de l'application du schéma d'aménagement révisé.

10.4 LE TRANSPORT INTERMODAL

À la lecture de ce qui précède, on constate que les équipements en transport aérien et maritime sont sous-utilisés alors que le chemin de fer ne dessert aucune entreprise sur le

territoire. Cette sous-utilisation de ces équipements se fait au détriment du réseau routier qui doit absorber une part importante du transport des marchandises.

Le développement de liens intermodaux aurait donc pour effet de réduire la dépendance face à l'utilisation du réseau routier et conséquemment de rendre ce dernier plus sécuritaire et efficace. En transférant une partie des activités de transport vers les installations portuaire, ferroviaire et aéroportuaire cela aurait aussi pour effet d'augmenter les bénéfices d'opération de ces équipements.

Bien sûr, la MRC dispose d'assez peu de moyens, tant légaux que financiers, pour initier elle-même un plan de travail visant à faire du territoire de la MRC de Rimouski-Neigette une plaque tournante du transport intermodal dans le Bas-Saint-Laurent. En contrepartie, la MRC peut identifier et privilégier des endroits propices à de telles activités.

À ce chapitre, la MRC de Rimouski-Neigette bénéficie d'un avantage stratégique important puisque les quatre modes de transport sont regroupés à l'intérieur d'un rayon d'environ 750 mètres. Ces équipements sont desservis directement ou situés à proximité de la route nationale 132 et de la montée Industrielle-et-Commerciale conduisant à l'autoroute 20. Ce même secteur est traversé par la voie ferrée reliant la région de la Gaspésie. De plus, on retrouve à proximité, le terminal pour le transport interurbain par autobus situé sur la rue Léonidas (voir plan 10.1).

Non seulement ces équipements et infrastructures se retrouvent à proximité les uns des autres, mais ils se situent également aux limites du parc industriel à partir duquel est généré une part très importante des déplacements pour le transport des marchandises. D'ailleurs, on compte au moins deux entreprises majeures oeuvrant dans le domaine du transport routier dans le parc industriel de Rimouski. D'un point de vue régional donc, ce secteur est propice à l'établissement d'une vocation favorisant l'intermodalité des moyens de transport. Cependant, l'essor des liens intermodaux sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette pourra difficilement se réaliser sans une croissance du volume de marchandise transporté. Aussi, la MRC a identifié au plan des grandes affectations du territoire, une affectation industrielle spécifique dans le but d'accroître les activités industrielles sur le territoire de la MRC.

En plus de créer une affectation industrielle, il faudra identifier les avenues les plus prometteuses pour favoriser l'intermodalité des moyens de transport. L'une des avenues explorées était la possibilité d'implanter le concept de *rail-route*, mais cette option n'a pas été retenue notamment en raison des coûts reliés à cette technologie. Par contre, une étude de faisabilité pourrait donc être commandée afin d'établir le potentiel sur le territoire de la MRC pour un centre de transbordement des marchandises.

10.5 LA PROBLÉMATIQUE

En regard de ce qui précède, la problématique reliée au domaine des transports sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette peut se résumer en sept points soit ;

1. l'agglomération de recensement de Rimouski n'est pas raccordée par un lien autoroutier aux grands marchés (Montréal et Québec), ce qui freine les possibilités de développement ;
2. le développement aux abords du réseau routier supérieur (routes 132, 232, 234) crée une situation de conflit entre la circulation de transit et la circulation locale, affectant ainsi la sécurité et l'efficacité de ces voies de communication ;
3. la pérennité des installations portuaires et aéroportuaires n'est pas assurée à long terme et leur sous-utilisation rend difficile la rentabilisation de leurs opérations;
4. malgré la présence d'infrastructures et d'équipements portuaires, aéroportuaires, ferroviaires et routiers, il y a peu d'intermodalité entre ces différents modes de transport ;
5. la rentabilité du service de transport en commun n'est pas assurée à long terme malgré une augmentation de l'utilisation de ce service.
6. la sous-utilisation du chemin de fer pour le transport des marchandises
7. la difficile cohabitation des réseaux récréatifs (motoneiges et VTT) sur le territoire à proximité des secteurs construits.

10.6 LES INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

La gestion des infrastructures routières est celle qui préoccupe et affecte directement le plus grand nombre de personnes en matière de planification des transports. En conséquence, les intentions d'aménagement en matière de transport consistent à gérer le développement le long des corridors routiers du réseau supérieur de manière à protéger l'investissement public réalisé dans les infrastructures routières et assurer l'efficacité et la sécurité de ces infrastructures. Cette stratégie d'intervention vise d'une part à réduire, à long terme, les besoins potentiels pour la construction de nouvelles infrastructures routières ainsi qu'à minimiser les nuisances que peuvent occasionner de telles infrastructures. Ainsi, le réseau routier restera l'outil de promotion de développement économique qu'il doit être, plutôt qu'une source de conflit entre les utilisateurs et les personnes habitant le long de ces infrastructures. Les intentions d'aménagement visent également à protéger certains secteurs pour la réalisation future d'infrastructures routières afin de répondre adéquatement aux besoins de la population en matière de transport.

10.7 LES OBJECTIFS

Considérant les informations qui précèdent, la MRC de Rimouski-Neigette a déterminé six objectifs visant à mieux tirer profit du potentiel de ses infrastructures et équipements en transport eu égard à l'aménagement du territoire. Ces objectifs sont :

1. d'établir un lien autoroutier avec les grands marchés en réalisant les travaux de parachèvement de l'autoroute 20, entre Cacouna et le district Le Bic, ensuite entre

Rimouski et Mont-Joli, afin que l'agglomération urbaine de Rimouski bénéficie des infrastructures routières dont elle a besoin pour son développement économique;

2. s'assurer que l'ensemble du réseau routier soit sécuritaire et efficace, notamment le long des routes 132, 232 et 234;
3. s'assurer de la viabilité des installations portuaires de Rimouski;
4. s'assurer de la viabilité des installations aéroportuaires de Rimouski;
5. de tirer avantage de la position stratégique des équipements en transport sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette afin de promouvoir l'intermodalité entre les différents modes de transport;
6. de trouver une solution permanente pour assurer la viabilité du transport en commun.

Pour faciliter l'atteinte de ces objectifs et orienter les démarches, chacun de ces objectifs est supporté par les moyens d'action suivants :

10.8 LES MOYENS D'ACTION

Les moyens d'action privilégiés sont associés aux objectifs qui ont été retenus. Ces moyens d'action sont illustrés au tableau 10.8.1

Tableau 10.8.1 : Objectifs et moyens d'action relativement au transport

Objectif	Moyens d'action
- Lien autoroutier avec les grands marchés.	- Réalisation de l'autoroute 20 entre Cacouna et Le Bic (<i>Rimouski</i>) et entre Rimouski et Mont-Joli.
- Sécurité et efficacité du réseau routier.	- Élaborer, conjointement avec le ministère des Transports, un programme de gestion des corridors routiers pour les routes 132, 232 et 234. - Restreindre les usages autorisés le long de l'autoroute 20 (actuelle et future) et des routes 132, 232 et 234. - Prévoir des normes plus restrictives pour le lotissement et l'implantation des bâtiments le long des routes 132, 232 et 234. - Limiter la progression des périmètres d'urbanisation le long des routes 132, 232 et 234. - Évaluer divers scénarios de tracés pour le prolongement de la 2e Rue en direction est et élaborer des critères d'aménagement appropriés visant la sécurité et l'efficacité de cette nouvelle infrastructure. - Évaluer les possibilités de prolongement vers l'est du boulevard Arthur-Buies.
- Viabilité des installations portuaires.	- Poursuivre les travaux de la table sectorielle afin de mettre en réseau les intervenants en transport sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette pour mettre en valeur les équipements et infrastructures. - Appuyer la Corporation du port de Rimouski dans ses démarches visant à identifier une vocation future pour les installations portuaires.
- Viabilité des installations aéroportuaires.	- Poursuivre les travaux de la table sectorielle afin de mettre en réseau les intervenants en transport sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette pour mettre en valeur les équipements et infrastructures.

Objectif	Moyens d'action
	<ul style="list-style-type: none"> - Appuyer la ville de Rimouski dans ses démarches de promotion de l'aéroport de Rimouski.
<ul style="list-style-type: none"> - Tirer avantage de la situation stratégique de la MRC de Rimouski-Neigette. 	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre les travaux de la table sectorielle afin de mettre en réseau les intervenants en transport sur le territoire de la MRC de Rimouski-Neigette pour mettre en valeur les équipements et infrastructures. - Créer une affectation industrielle à Rimouski où seront autorisées, entre autres, les activités rattachées au domaine des transports. - Évaluer la faisabilité d'implanter un centre de transbordement dans la MRC. - Explorer le potentiel touristique du chemin de fer.
<ul style="list-style-type: none"> - Trouver une solution permanente pour assurer la viabilité du transport collectif. - Desservir les municipalités rurales en transport collectif. 	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser une campagne de sensibilisation afin d'inciter la population à utiliser le transport en commun. - Évaluer la faisabilité d'implanter un réseau de transport collectif pour les municipalités rurales de la MRC