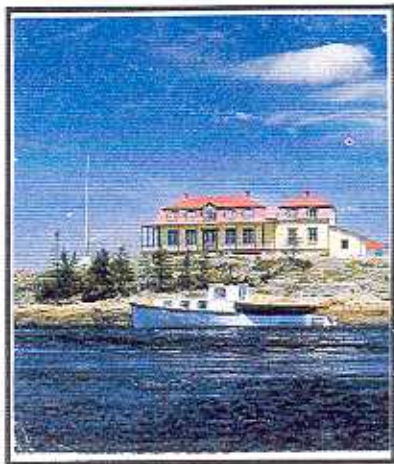


VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD



CHAPITRE 5.3 : LES CARACTÉRISTIQUES VISUELLES ET LE PAYSAGE

Analyse et rédaction : Fabien Lecours
Service du Support technique

Version juin 1997

TABLE DES MATIÈRES

5.3 LES CARACTÉRISTIQUES VISUELLES ET LE PAYSAGE	1
5.3.1 LES GRANDS TYPES DE PAYSAGE DE LA CÔTE-NORD ET LEURS ATTRAITS VISUELS (INTÉRÊT POUR L'OBSERVATEUR)	1
5.3.1.1 Le paysage naturel	1
5.3.1.2 Le paysage hydroélectrique	3
5.3.1.3 Le paysage bâti	4
5.3.2 LE PAYSAGE ET LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : PERCEPTION ET MISE EN VALEUR DES ATTRAITS ET INSERTION DANS LE PAYSAGE	5
5.3.2.1 Perception et mise en valeur des attraits visuels à partir des infrastructures de transport	5
5.3.2.2 Valorisation du paysage par les instances municipales	8
5.3.2.3 Insertion des infrastructures de transport dans le paysage de la Côte-Nord	8
RÉSUMÉ DE L'INVENTAIRE ET DU DIAGNOSTIC ET PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE	11
ANNEXE 1 : INVENTAIRE DES HALTES ROUTIÈRES	15

TABLE DES MATIÈRES

5.3 LES CARACTÉRISTIQUES VISUELLES ET LE PAYSAGE	1
5.3.1 LES GRANDS TYPES DE PAYSAGE DE LA CÔTE-NORD ET LEURS ATTRAIT VISUELS (INTÉRÊT POUR L'OBSERVATEUR)	1
5.3.1.1 Le paysage naturel	1
5.3.1.2 Le paysage hydroélectrique	3
5.3.1.3 Le paysage bâti	4
5.3.2 LE PAYSAGE ET LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : PERCEPTION ET MISE EN VALEUR DES ATTRAIT ET INSERTION DANS LE PAYSAGE	5
5.3.2.1 Perception et mise en valeur des attrait visuel à partir des infrastructures de transport	5
5.3.2.2 Valorisation du paysage par les instances municipales	8
5.3.2.3 Insertion des infrastructures de transport dans le paysage de la Côte-Nord	8
RÉSUMÉ DE L'INVENTAIRE ET DU DIAGNOSTIC ET PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE	11
ANNEXE 1 : INVENTAIRE DES HALTES ROUTIÈRES	15

5.3 LES CARACTÉRISTIQUES VISUELLES ET LE PAYSAGE

Une grande partie du potentiel touristique de la Côte-Nord réside en ses caractéristiques visuelles et ses paysages. Il est donc important de leur accorder une attention particulière afin que l'image projetée et perçue autant par les touristes que les résidents en soit une de qualité.

Trois grands types de paysages marquent la Côte-Nord : naturel, hydroélectrique et bâti. Dans chacun des cas, les infrastructures de transport entrent en interaction. Il est alors important de porter une attention particulière sur la façon dont les attraits visuels sont perçus et mis en valeur à partir de ces infrastructures et si ces dernières s'insèrent bien dans le paysage.

5.3.1 Les grands types de paysage de la Côte-Nord et leurs attraits visuels (intérêt pour l'observateur)

Le territoire de la Côte-Nord est composé de trois grands types de paysage qui sont :

- le *paysage naturel* synonyme de la nature à son état original qui a été peu ou pas transformée par la présence humaine ;
- le *paysage hydroélectrique* qui est la résultante du harnachement de la nature en vue de la production d'électricité ;
- le *paysage bâti* qui illustre comment la présence humaine s'est insérée dans le vaste espace naturel que constitue la Côte-Nord.

5.3.1.1 Le paysage naturel

Le paysage naturel demeure nettement celui des trois grands types de paysage qui domine le plus le territoire de la Côte-Nord et la perception des observateurs qui y circulent.

L'un des premiers attraits du paysage naturel demeure l'impression qu'il nous donne d'un vaste territoire non remanié dont les composantes, végétation, relief et eau, sont en parfaite harmonie entre elles.

Les autres attraits du paysage naturel sont :

- le couvert végétal :
 - immensité de la forêt dominée par des conifères à perte de vue ;
 - nombreuses tourbières dans le secteur de Havre-Saint-Pierre ;
 - végétation arctique des Monts Groulx.

- le relief :
 - particularité du relief tel l'archipel Mingan ;
 - le fjord du Saguenay avec son contraste entre les falaises rocheuses et la rivière Saguenay ;
 - dynamisme visuel apporté par le relief montagneux comme la bordure rocheuse du fleuve à l'est de Rivière-au-Tonnerre ;
 - points hauts du relief constituant des sites d'observation avec d'excellentes vues en surplomb telles qu'observées à la halte routière de la montagne ronde (est de Havre-Saint-Pierre) et au sommet des Monts Groulx (1 104 m d'altitude).
- l'eau :
 - les rivières avec leurs chutes, comme la rivière Manitou et la rivière au Tonnerre ;
 - les marais salins, comme celui de la rivière Grande-Bergeronne ;
 - le vaste dégagement visuel qu'offre le fleuve et la mer ;
 - les plages qui longent le fleuve et la mer offrant des percées visuelles uniques vers ces attraits.

Photo 1 : L'archipel des Îles Mingan

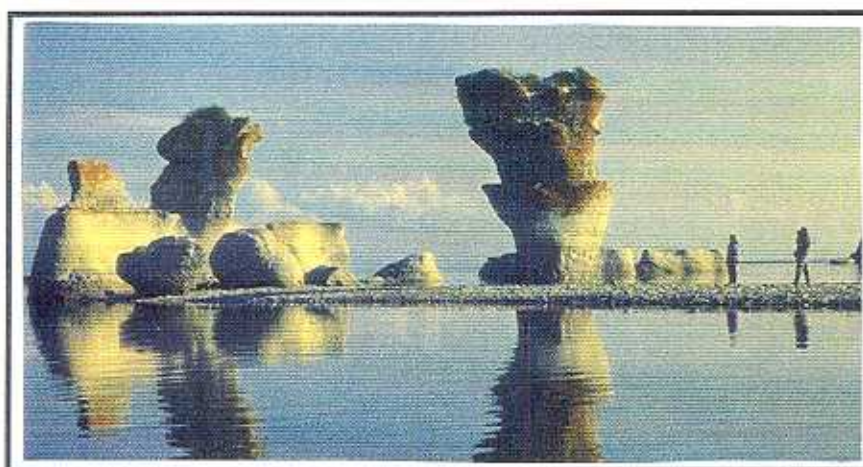


Photo 2 : Attrait visuel - perception du fleuve et du golfe Saint-Laurent



Photo 3 : Roches « moutonneuses » de la Rivière-au-Tonnerre



5.3.1.2 Le paysage hydroélectrique

Le paysage hydroélectrique, même s'il résulte d'une intervention humaine qui a passablement transformé les caractéristiques du paysage original des rivières harnachées, n'en demeure pas moins un paysage possédant des attraits visuels d'importance. Ces attraits sont les bassins de rétention d'eau et les barrages.

Les vastes étendues d'eau que forment les bassins de rétention d'eau localisés à l'arrière des barrages rappellent l'ambiance du fjord du Saguenay avec leur effet de couloir et leurs forts contrastes entre les falaises et les surfaces d'eau des bassins. Ces bassins, même s'ils sont artificiels, se confondent avec le paysage naturel qui domine le territoire de la Côte-Nord et amplifient la dominance du paysage naturel dans la perception des observateurs.

Les barrages hydroélectriques marquent la rupture visuelle entre la rivière étroite à leur pied et le large bassin de rétention à leur sommet. Parmi les barrages, il faut distinguer celui de Manic-5 qui, avec son architecture particulière, est reconnu mondialement. À noter que le bassin d'eau localisé à l'arrière du barrage Manic-5, avec sa forme météoritique, amplifie l'unicité et l'attrait du barrage.

Photo 4 :
Barrage de
Manic-5



5.3.1.3 Le paysage bâti

Par rapport au paysage naturel et au paysage hydroélectrique, le paysage bâti représente une faible proportion du vaste territoire de la Côte-Nord.

Parmi les agglomérations de petite et de grande taille qui composent la paysage bâti de la Côte-Nord, certaines d'entre elles possèdent un caractère particulier et sont des attraits visuels pour les observateurs.

Les lieux de villégiature, les villages côtiers comme Magpie et Rivière-au-Tonnerre ainsi que les agglomérations de Tadoussac, de Franquelin et des Escoumins sont des exemples de l'attrait visuel du paysage bâti de la Côte-Nord. Cet attrait visuel découle de la forte harmonie qui existe entre le bâti et le paysage naturel, de la valeur patrimoniale de l'architecture des bâtiments, ou des percées visuelles offertes vers le fleuve et le golfe Saint-Laurent ou un autre attrait du paysage naturel.

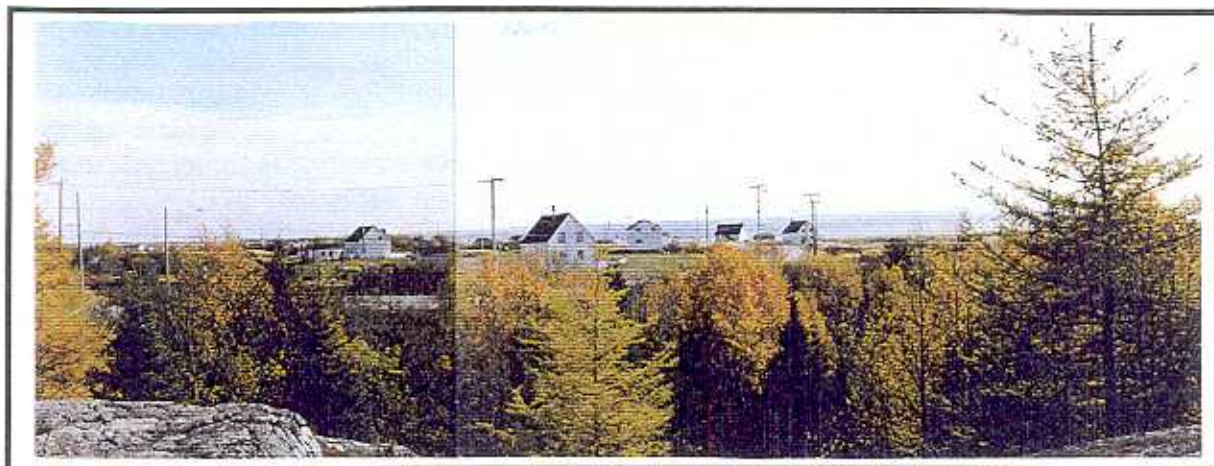
Photo 5 : Magpie



Photo 6 : Rivière-au-Tonnerre



Photo 7 : Secteur Duck Creek



5.3.2 Le paysage et les infrastructures de transport : perception et mise en valeur des attraits et insertion dans le paysage

Par rapport à l'élaboration d'un plan de transport, il ne suffit pas d'identifier les attraits visuels du paysage, mais il importe de connaître le rôle que jouent les infrastructures de transport dans la mise en valeur de ces attraits et d'évaluer si ces infrastructures s'insèrent positivement ou négativement dans le paysage.

Sur le territoire de la Côte-Nord, l'évaluation de l'interaction qui existe entre les infrastructures de transport et le paysage doit considérer une particularité propre à cette région : l'observation du paysage ne s'effectue pas uniquement à partir du réseau routier mais s'effectue aussi à partir du fleuve et par voie aérienne.

5.3.2.1 Perception et mise en valeur des attraits visuels à partir des infrastructures de transport

Réseau routier, belvédères et haltes routières

Le réseau routier est constitué principalement par les routes 138, 172 et 389. Pour les observateurs du paysage, la principale caractéristique du réseau routier est qu'il ne forme pas une boucle comme la route 132 autour de la péninsule gaspésienne. Par contre, il est possible d'accéder au Saguenay avec la route 172 et de traverser le fleuve vers la Gaspésie à partir de la route 138 ce qui n'oblige pas l'utilisateur à revenir sur ses pas.

Les routes 138 et 389 sont les principaux axes routiers traversant le territoire de la Côte-Nord.

La route 138 demeure l'axe routier qui favorise le plus la perception du paysage côtier du fleuve, du paysage bâti et des rivières de la Côte-Nord. C'est aussi à partir de cet axe routier que les observateurs accéderont aux principaux attraits non perceptibles à partir de la route 138.

La position de la route 138 sur la bordure côtière du fleuve et du golfe Saint-Laurent ainsi que le relief accidenté et les nombreuses rivières que traversent cet axe routier dégagent de nombreuses vues panoramiques attrayantes pour les usagers qui y circulent. Par contre, l'écran visuel formé par le paysage forestier et l'éloignement du tracé de la bordure côtière empêchent fréquemment l'observation des attraits et leur mise en valeur pour les usagers de la route. À noter que cette difficulté d'observer les attraits est nettement plus marquée entre Tadoussac et Sept-Îles. De même, le paysage du golfe Saint-Laurent est plus rarement observable entre Havre-Saint-Pierre et Aguanish. Toutefois dans ce secteur, la perception de quelques attraits visuels particuliers du paysage naturel assure une mise en valeur qui suscite l'intérêt des usagers. De plus, la présence de haltes routières et de belvédères en bordure de la route 138 atténuent cette problématique. Tout en contribuant à améliorer la sécurité routière en offrant des temps d'arrêt aux conducteurs se déplaçant sur de longues distances, les haltes routières et les belvédères demeurent des aménagements sécuritaires assurant une mise en valeur des attraits visuels à l'extérieur des voies de roulement.

Pour sa part, la route 389 est dominée par un paysage forestier et de nombreux lacs. Toutefois, les vues vers le barrage de Manic-2 et surtout celui de Manic-5 assurent une mise en valeur des attraits visuels du paysage hydroélectrique à partir de cet axe routier. Aucun belvédère ni halte routière n'est localisé en bordure de la route 389.

La route 172 est, quant à elle, identifiée à l'encadrement visuel du fjord du Saguenay. Par contre, la portion de la route 172 incluse dans le territoire à l'étude est surtout insérée dans le paysage forestier de la bordure forestière montagnaise du Fjord du Saguenay. Un seul belvédère est localisé en bordure de la route 172.

Transport fluvial et les quais

Les traversiers demeurent nettement le moyen de transport vers la Côte-Nord qui maximise la mise en valeur visuelle du fleuve et du golfe Saint-Laurent en positionnant l'utilisateur à l'intérieur de l'attrait visuel observé. Ces déplacements permettent donc de bien observer le paysage naturel du fleuve avec ses îles et sa bordure côtière. Les quais constituent les points d'observation les plus intenses lors des arrivées et des départs. Les quais utilisés par les traversiers sont localisés à Tadoussac, Les Escoumins, Baie-Comeau, Godbout, Havre-Saint-Pierre, Baie-Johan-Beetz et Blanc-Sablon.

Transport aérien et les aéroports

L'observateur qui accède à la Côte-Nord par avion peut percevoir le paysage dans son ensemble en le survolant. Chaque aéroport de la Côte-Nord constitue un lieu d'accueil des visiteurs au même titre que les routes et les quais des traverses maritimes.

Pour la Côte-Nord, ce qui est particulier dans le cas des aéroports, c'est que ceux-ci sont généralement situés à l'extérieur des villes dans un paysage naturel (tourbières, boisés, etc.) et reflètent donc l'image de l'une des grandes caractéristiques de la Côte-Nord, soit son paysage naturel.

TABLEAU 1: MISE EN VALEUR DES ATTRAITS DU PAYSAGE
À PARTIR DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	PAYSAGE NATUREL	PAYSAGE HYDROÉLECTRIQUE	PAYSAGE BÂTI
Route 138	Paysage côtier du fleuve et du golfe Saint-Laurent	Barrage de la rivière Outarde	La majorité des attraits visuels du paysage bâti
Route 172	- Couvert forestier - Relief montagneux	Aucun	Aucun
Route 389	- Couvert forestier - Lacs	- Barrage Manic-2 - Barrage Manic-5	Fermont
Quais et traversiers	Paysage côtier du fleuve et du golfe Saint-Laurent	Aucun	Agglomérations côtières au fleuve et au golfe Saint-Laurent
Aéroports	- Tourbières - Couvert forestier	Aucun	Agglomérations côtières au fleuve et au golfe Saint-Laurent

TABLEAU 2: MISE EN VALEUR DES ATTRAITS VISUELS À PARTIR
DES HALTES ROUTIÈRES ET DES BELVÉDÈRES

LOCALISATION (ROUTE 172)	TYPE DE PARC ROUTIER	GESTION	ATTRAI VISUELS
Rivière Sainte-Marguerite	Halte saisonnière	Municipale	Fjord du Saguenay

LOCALISATION (ROUTE 138)	TYPE DE PARC ROUTIER	GESTION	ATTRAI VISUELS
Tadoussac	Halte saisonnière	Municipale	- Agglomération de Tadoussac - Fleuve Saint-Laurent - Embouchure du fjord du Saguenay
Sault-au-Mouton	Halte saisonnière	Municipale	Chute de la rivière Sault-au-Mouton
Saint-Paul-du-Nord	Halte saisonnière	MTQ	- Fleuve Saint-Laurent - Plage - Faune aquatique
Colombier	Halte saisonnière	MTQ	- Fleuve Saint-Laurent - Plage
Baie-Comeau	- Halte saisonnière - Kiosque touristique	Municipale	Secteur de la rivière-aux-Outardes
Baie-Saint-Pancrasse	Belvédères (2)	MTQ	Fleuve Saint-Laurent
Franquelin	Belvédère	MTQ	- Fleuve Saint-Laurent - Secteur du lac du Nord-Ouest
Franquelin	Belvédère	MTQ	- Fleuve Saint-Laurent - Secteur Mistassini

Franquelin	• Belvédère	MTQ	• Fleuve Saint-Laurent • Secteur Petit-Saint-Nicolas
Baie-Trinité	• Halte saisonnière	Municipale	• Fleuve Saint-Laurent
Ragueneau	• Halte routière • Relais touristique	Municipale	• Baie des Outardes • Fleuve Saint-Laurent
Port-Cartier	• Halte saisonnière	Municipale	• Rivière aux Rocher
Rivière-Manitou	• Halte saisonnière	MTQ	• Chutes de la rivière Manitou
Havre-Saint-Pierre	• Belvédère	MTQ	• Fleuve Saint-Laurent • Secteur des Îles Minghan

5.3.2.2 Valorisation du paysage par les instances municipales

Les orientations et les intentions insérées à l'intérieur du schéma d'aménagement des Municipalités Régionales de Comté de la Haute-Côte-Nord, de Manicouagan, des Sept-Rivières, de la Minganie et de Caniapiscau indiquent la volonté d'assurer la mise en valeur du paysage à partir des axes routiers et de préserver la qualité esthétique des abords de ceux-ci. Pour les instances municipales, le corridor panoramique des axes routiers demeure donc des outils importants de mise en valeur des attraits du paysage.

5.3.2.3 Insertion des infrastructures de transport dans le paysage de la Côte-Nord

Les infrastructures de transport transforment le caractère original du paysage où elles sont implantées. Que se soit le remblayage d'une plage pour la réalisation d'un quai, des travaux de nivellements lors de l'implantation d'une route, de l'exploitation de carrières, de gravières et de sablières, du déboisement d'un corridor routier, de l'insertion d'un pont sur une rivière, l'ensemble des interventions en transport peuvent laisser une cicatrice visuelle dans le paysage ou s'harmoniser avec celui-ci. Le degré d'harmonisation d'une infrastructure de transport dans le paysage influence la qualité du champ visuel des usagers qui utilisent cette infrastructure et des résidents riverains aux infrastructures de transport.

Réseau routier

Concernant l'insertion du réseau routier dans le paysage sur le territoire de la Côte-Nord, des travaux d'ensemencements et de plantations complètent souvent les travaux routiers et permettent de reconstituer un lien positif avec le couvert forestier naturel existant.

Par contre, certains tronçons de route, tel que celui de la route 138 localisé entre Aganish et Natashquan, conservent les cicatrices des nombreuses sources de matériaux d'emprunt qui ont été exploitées à l'intérieur du corridor panoramique de l'axe routier.

Dans certains cas, une structure tel que le pont réalisé dans l'agglomération de Baie-Johan-Beetz peut dominer le paysage et créer une discordance avec l'ambiance originale qui était observée avant la réalisation de la route.

Sur le territoire de la Côte-Nord, il arrive fréquemment que la géométrie de la route et de ses abords ne possède aucun aménagement particulier signalant l'approche d'une agglomération dans la perception des usagers de façon à les inviter à diminuer leur vitesse de roulement.

Parfois, à l'entrée d'une agglomération, la chaussée et le champ visuel de l'utilisateur s'élargissent et incitent même à augmenter la vitesse de roulement. Soulignons que l'étirement du secteur urbanisé en bordure de la route 138 empêche de constituer un noyau bâti dense et rend plus difficile la détection de la traversée d'une agglomération. D'autre part, l'étalement urbain à l'extérieur du noyau des agglomérations, dans certains cas, se solde par une atteinte aux attraits du paysage et même parfois obstrue des percées visuelles intéressantes vers le paysage côtier du fleuve et le golfe Saint-Laurent qui étaient perçues par les usagers de la route 138.

Dans le cas des agglomérations urbaines de plus grande importance, il y a une rupture visuelle entre l'utilisateur de la route 138 et le paysage naturel. En effet, lors de la traversée, il y a perte de la notion que le paysage naturel domine le territoire de la Côte-Nord à cause de la prédominance du bâti et l'absence marquée de végétation en bordure de la route. La vocation commerciale de certaines portions de la route avec les affiches multiples, et bon nombre d'autres éléments artificialisant le paysage original et apportent même un impact négatif sur la qualité du champ visuel des usagers. Pourtant, la perception de l'utilisateur de la route diffère totalement lorsqu'il traverse une plus petite agglomération tel que Magpie alors que le lien avec le paysage côtier du golfe Saint-Laurent est maintenu.

Les aménagements des haltes routières et des belvédères existants semblent conformes et possèdent peu de lacunes. Dans certains cas, la visibilité devrait être améliorée. Par contre, les belvédères ont été réalisés en élargissant légèrement la plate-forme de la route et il y aurait lieu de vérifier si des équipements supplémentaires (éclairage, bancs, poubelles, aires d'observation) et une organisation plus rationnelle de l'aire de stationnement ne serait pas souhaitable. D'autre part, parmi les neuf belvédères inclus dans les travaux de prolongement de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan seulement deux d'entre eux sont entièrement aménagés alors que l'aménagement de la plupart des autres belvédères se limite à une aire de stationnement. Il faudra donc compléter l'aménagement des sites avec des sentiers piétonniers, des panneaux thématiques et des plates-formes d'observation afin de guider l'utilisateur vers les attraits à observer, sinon ces sites constitueront de simples lieux d'arrêt sans mise en valeur visuelle du paysage. Notons que la plupart des belvédères nécessiteront la réalisation d'un sentier pour l'observation des attraits du paysage puisque ces derniers ne seront pas perçus à partir des aires de stationnement.

Par rapport à la mise en valeur des attraits du paysage, il est important de mentionner l'absence de haltes routières et de belvédères le long de la route 389.

Pour les riverains à la route, c'est surtout l'absence d'aménagements particuliers à l'approche des agglomérations et la faible qualité visuelle des abords de la route à l'intérieur d'une agglomération de grande importance qui est notable sur le territoire de la Côte-Nord. L'absence d'arbre ou de bande gazonnée entre les résidences et la route, la présence d'un éclairage routier à l'échelle de la circulation routière, et bien d'autres déficiences contribuent à diminuer la qualité visuelle du paysage urbain, à créer une ambiance peu invitante pour les piétons et à

créer une rupture entre le paysage urbain et le paysage naturel qui domine le territoire de la Côte-Nord.

Réseau fluvial

Dans l'aménagement des quais utilisés par les traversiers, il est oublié que ces derniers sont des portes d'entrée vers la région et des sites d'accueil de grande importance ou qu'ils sont des lieux d'attente pour les usagers partant vers une nouvelle destination. Certes, la beauté du paysage du fleuve et du golfe Saint-Laurent est déjà présente mais, est-ce suffisant pour la clientèle des traversiers qui arrive ou qui quitte ? La présence d'un bâtiment entouré d'un espace asphalté constitue-t-il un lieu propice pour donner bonne impression aux visiteurs ou pour tuer le temps en attendant l'arrivée du traversier ? La Côte-Nord n'échappe pas à la faiblesse fréquente des aménagements des quais des traversiers : absence de végétation, de mobilier pour les piétons et les cyclistes, d'aires d'observation sécuritaires, etc. À titre d'exemple, signalons la gare fluviale de Montmagny qui démontre parfaitement le type d'aménagement illustrant bien la mise en valeur et l'insertion d'un quai dans le paysage côtier du fleuve.

En ce qui a trait aux aménagements localisés en bordure du fleuve destinés aux excursions, citons l'aménagement récent de la marina à Havre-Saint-Pierre qui a nécessité l'empierrement d'une partie d'une plage naturelle à proximité d'un noyau bâti. Cet empierrement a altéré fortement le caractère original d'un attrait visuel majeur du paysage qui possédait un fort potentiel touristique. Toutefois, il serait possible de tirer profit de cet empierrement et d'en faire un lieu d'observation d'intérêt vers le golfe Saint-Laurent.

Réseau aérien

L'aménagement extérieur des aéroports demeure peu élaboré. De même que dans le cas des quais utilisés par les traversiers, il est oublié que les aéroports sont des portes d'entrée vers la région et des sites d'accueil qui donnent aux visiteurs une première impression du paysage de la région.

Résumé de l'inventaire et du diagnostic et prise en compte du paysage

LE PAYSAGE DE LA CÔTE NORD : UNE RESSOURCE À PROTÉGER ET À METTRE EN VALEUR

Il est indéniable que les trois grands types de paysage de la Côte-Nord :

- le paysage naturel ;
- le paysage hydroélectrique ;
- le paysage bâti ;

recèlent de nombreux attraits visuels. Parmi les principaux attraits mentionnons: les îles Mingan, les chutes de la rivière Manitou, les tourbières du secteur de Havre-Saint-Pierre, les percées visuelles vers la bordure côtière du fleuve et du golfe Saint-Laurent, le barrage Manic-5 et les villages côtiers de Magpie et de Rivière-au-Tonnerre.

L'importance du paysage naturel sur le territoire de la Côte-Nord et dans la perception des observateurs demeure aussi un attrait visuel majeur. Cette dominance donne l'impression d'un vaste territoire non remanié dont les composantes, végétation, relief, eau sont en parfaite harmonie.

Contrairement aux autres régions du Québec où l'observation du paysage est réalisée majoritairement à partir du réseau routier, sur la Côte-Nord, l'observation réalisée à partir du réseau maritime et aérien revêt une grande importance.

Mise en valeur des attraits visuels du paysage

Les infrastructures routières sont composées par les routes 138, 389 et 172. La mise en valeur du paysage est réalisée surtout à partir de la route 138. Cet axe routier permet d'observer la presque totalité des attraits du paysage, surtout le paysage côtier du fleuve et du golfe Saint-Laurent. La route 138 regroupe la grande majorité des haltes routières et des belvédères présents en bordure du réseau routier de la Côte-Nord. La route 389 ne possède aucune halte routière et aucun belvédère. Par contre, cet axe routier permet l'observation du barrage Manic-5, l'un des attraits visuels majeurs du paysage hydroélectrique. La portion de la route 172 incluse dans le territoire à l'étude s'insère dans le paysage forestier qui longe le fjord du Saguenay et possède une halte routière.

Pour les infrastructures fluviales, les traversiers et les quais demeurent les points d'observation offrant d'excellentes percées visuelles vers le paysage du fleuve et du golfe Saint-Laurent. Pour leur part, les quais demeurent des portes d'entrées importantes vers la Côte-Nord et le premier contact visuel avec le paysage.

Pour les infrastructures aériennes, l'arrivée dans les aéroports s'effectue souvent à l'extérieur des agglomérations et favorise la perception du paysage naturel demeurant un attrait visuel important du territoire de la Côte-Nord.

Insertion des infrastructures dans le paysage

Globalement, les travaux d'ensemencement et de plantation inclus aux travaux des interventions réalisées sur le réseau routier favorisent une bonne harmonisation avec le paysage. Par contre, des éléments déficients sont notables sur le réseau routier :

- quelques portions du réseau routier conservent à leurs abords la cicatrice d'anciens bancs d'emprunts n'ayant pas fait l'objet d'une restauration et insèrent des éléments visuels négatifs dans la perception des usagers ;
- l'absence d'aménagements particuliers à l'approche des agglomérations ne permettent pas aux usagers de bien détecter leur présence et d'ajuster leur comportement lors de la traversée de celles-ci ;
- les abords du réseau routier traversant les grandes agglomérations sont dominés par une structure commerciale qui évacue la présence du paysage naturel, principal attrait de la Côte-Nord ;
- aucune mise en valeur du paysage avec des belvédères où des haltes routières est réalisée aux abords de la route 389 et cette mise en valeur est peu développée entre Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre ;
- l'aménagement des belvédères demeure minimal.

Pour les infrastructures fluviales et aériennes, les éléments visuels déficients suivants sont notables :

- les quais demeurent des espaces non organisés qui ne reflètent pas leur vocation d'accueil de la clientèle (aire d'attente) et leur vocation de porte d'entrée touristique à la Côte-Nord (harmonisation du construit avec le caractère naturel du paysage côtier, aire d'observation du fleuve) ;
- l'aménagement entourant les bâtiments des aéroports ne reflète pas leur vocation de porte d'entrée touristique à la Côte-Nord.

Orientations municipales par rapport à la protection du paysage

Les orientations et les intentions municipales insérées à l'intérieur des schémas d'aménagement indiquent clairement la volonté d'une mise en valeur du paysage à partir des axes routiers et de protection du corridor panoramique de ces axes routiers.

Orientations proposées pour la prise en compte du paysage dans le cadre du plan de transport

Les orientations proposées en vue de la prise en compte du paysage dans l'élaboration du plan de transport proposent trois niveaux d'intervention:

- développer le partenariat dans nos actions ;
- agir sur l'existant ;
- se donner des orientations dans nos futures interventions.

Développer le partenariat dans nos actions

Plusieurs intervenants sont impliqués dans la mise en valeur et de la protection du paysage de la Côte-Nord. À titre d'exemple, pensons au ministère des Transports du Québec, propriétaire des emprises routières, et aux instances municipales, responsables de la gestion de l'utilisation du sol aux abords des axes routiers. Il en va de même pour les quais et les aéroports partagés entre les propriétaires et les exploitants ou les mandataires. De plus, puisque la vocation touristique de la Côte-Nord fait partie intégrante du paysage, de nouveaux intervenants tel que l'Association Touristique Régionale s'ajoutent aux propriétaires exploitants des infrastructures routières.

Il est donc nécessaire que les intervenants soient partenaires dans la réalisation des différentes orientations proposées en vue de la mise en valeur et de la protection du paysage de la Côte-Nord.

Agir sur l'existant

Par rapport aux diverses infrastructures de transport existantes, il est proposé d'effectuer des études afin d'évaluer la nécessité que les intervenants impliqués dans la mise en valeur et la protection du paysage considèrent :

- la diminution de l'étalement urbain afin de créer des noyaux d'agglomération plus concentrés et la réalisation d'aménagement particulier signalant visuellement l'approche et la traversée des agglomérations afin d'inciter les usagers à ajuster leur comportement ;
- la préservation et amélioration de la qualité visuelles des corridors routiers (restauration des bancs d'emprunts visibles à partir du réseau routier) des quais (aménagement d'aires d'accueil et de sites d'observation et intégration avec le caractère naturel du paysage côtier) et des aéroports (aménagement des abords des bâtiments) ;
- la préservation des paysages et des percées visuelles d'intérêt observées à partir des infrastructures de transport en incluant cette préoccupation lors de l'expansion des secteurs urbanisés, des sites touristiques et des aires de villégiature ;

- l'amélioration des abords des portions des axes routiers traversant les agglomérations de grande importance afin d'établir un lien visuel avec le paysage naturel qui domine le territoire de la Côte-Nord ;
- l'amélioration des aménagements des belvédères existants, incluant l'ajout d'aires d'observation des attraits pour les belvédères localisés entre Havre-Saint-Pierre et Aguanish ;
- la possibilité d'ajout de belvédères en bordure de la route 389 et en bordure de la route 138, entre Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre ;
- la possibilité de développer une signalisation touristique distinctive pour la Côte-Nord ;
- dresser la liste des attraits visuels du paysage à mettre en valeur et à protéger et en informer les divers intervenants sur le territoire de la Côte-Nord.

Se donner des orientations dans nos futures interventions

En plus d'agir en partenariat et d'apporter des correctifs aux infrastructures existantes, il demeure incontournable de bien orchestrer nos actions à venir afin d'assurer le maintien continu de la mise en valeur et de la protection du paysage de la Côte-Nord. Pour rencontrer cet objectif, il faut tenir compte des particularités visuelles suivantes du paysage de la Côte-Nord :

- la prédominance du paysage naturel de la Côte-Nord et l'attrait visuel majeur qu'il constitue obligent à éviter que les nouvelles infrastructures de transport ou le réaménagement de celles-ci en arrive à dominer le paysage mais qu'elles s'harmonisent et fassent plutôt partie de celui-ci ;
- la qualité visuelle de la perception des usagers et des résidents riverains à une infrastructure de transport est dépendante de l'harmonisation qui existe entre l'infrastructure (nivellements, murs, structures,) et le paysage naturel ;
- lorsque deux options semblables sont étudiées dans une intervention, l'option qui préserve et met en valeur le paysage naturel et ses attraits devrait être retenue ;
- l'envergure et le coût des interventions de mise en valeur du paysage (halte routière, belvédère, aire d'observation, etc.) doivent être adaptés à chaque situation et selon le taux d'utilisation potentiel des équipements.

**ANNEXE 1 :
INVENTAIRE DES HALTES ROUTIÈRES**

INVENTAIRE DES HALTES ROUTIÈRES

LOCALISATION : TADOUSSAC

TYPE DE PARC ROUTIER : Halte saisonnière

RESPONSABLE DU PARC ROUTIER : Ministère des Transports

AMÉNAGEMENT ET ÉQUIPEMENT :

- Éclairage (bâtiment)
- Tables (13)
- Poubelles (6)

- Aménagement paysager : terrain gazonné
îlots d'arbres (bouleaux, érables...)

- Bâtiment : environ 10' x 12'
deux salles de bains

- Autres : trois bancs
stationnement asphalté et gravier

ÉLÉMENTS D'ATTRAIT PERÇUS À PARTIR DU PARC ROUTIER :

- Village de Tadoussac
- Fleuve Saint-Laurent
- Embouchure de la rivière Saguenay

DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE :

Voir pages suivantes
Photos 8 à 12 : Halte saisonnière de Tadoussac

Photo 8 :

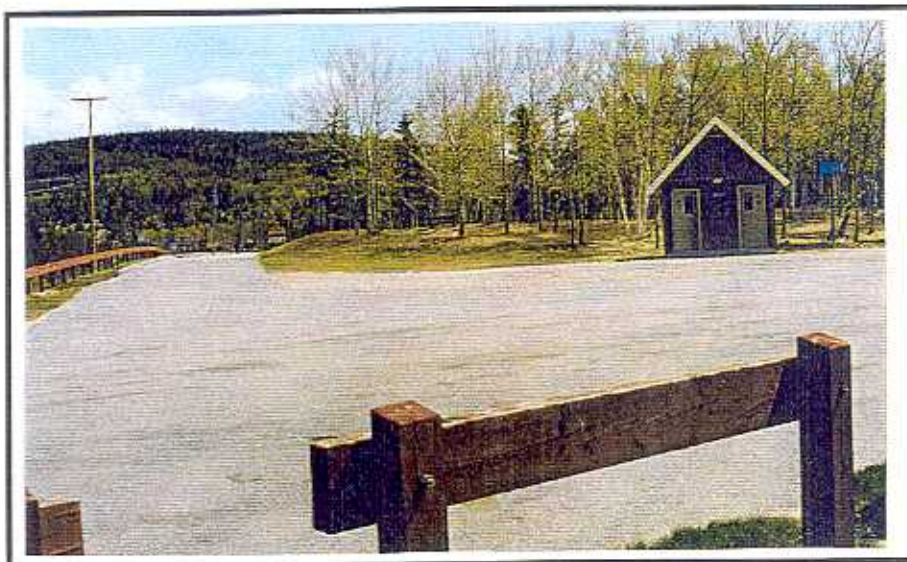


Photo 9 :



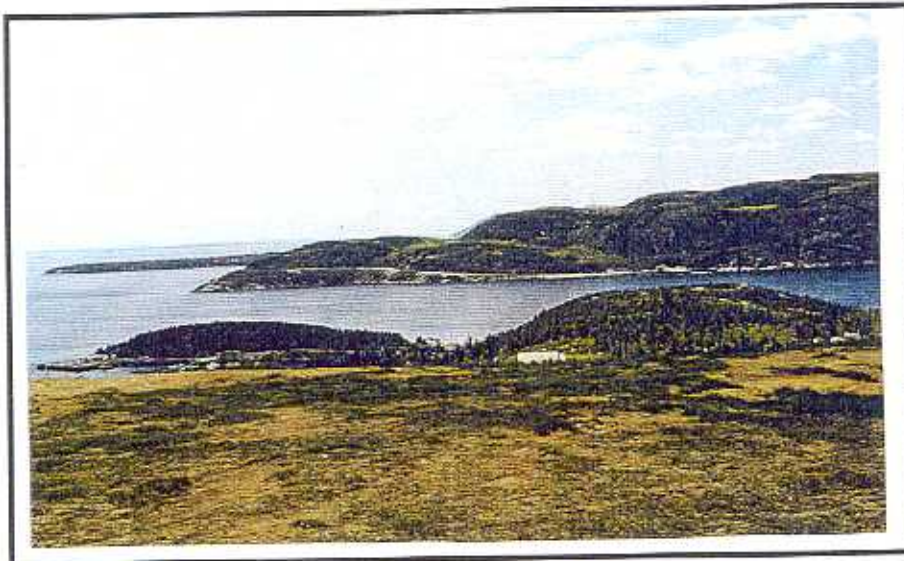
Photo 10 :



Photo 11 :



Photo 12 :



INVENTAIRE DES PARCS ROUTIERS

LOCALISATION : SAULT-AU-MOUTON

TYPE DE PARC ROUTIER : Halte saisonnière

RESPONSABLE DU PARC ROUTIER : Municipalité

AMÉNAGEMENT ET ÉQUIPEMENT :

- Tables (nombre non identifié)
- Poubelles (nombre non identifié)
- Aménagement paysager : terrain gazonné
quelques arbres
- Bâtiment : environ 15' x 20'
patio à l'arrière
accessible aux handicapés
toilettes
salle commune à l'arrière
- Autre : stationnement en gravier et sable

ÉLÉMENTS D'ATTRAIT PERÇUS À PARTIR DU PARC ROUTIER :

- Débouché de la rivière dans le Saint-Laurent
- Chute de la rivière Sault-au-Mouton
- Présence d'un belvédère
- Présence de deux escaliers pour approcher la rivière et son embouchure

DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE :

Voir page suivante

Photos 13 à 15 : Halte routière municipale de Sault-au-Mouton

Photo 13 :



Photo 14 :



Photo 15 :



INVENTAIRE DES PARCS ROUTIERS

LOCALISATION : SAINT-PAUL-DU-NORD

TYPE DE PARC ROUTIER : Halte saisonnière

RESPONSABLE DU PARC ROUTIER : Ministère des Transports

AMÉNAGEMENT ET ÉQUIPEMENT :

- Tables (11)
- Poubelles (5)
- Aménagement paysager : gazonné
- Bâtiment : environ 10' x 12'
deux salles de bain
rampe pour handicapés
- Autre : stationnement asphalté
six tables couvertes

ÉLÉMENTS D'ATTRAIT PERÇUS À PARTIR DU PARC ROUTIER :

- Fleuve Saint-Laurent
- Plage de sable
- Faune aquatique

DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE :

Voir page suivante

Photos 16 à 18 : Halte saisonnière de Saint-Paul-du-Nord

Photo 16 :



Photo 17 :



Photo 18 :



INVENTAIRE DES PARCS ROUTIERS

LOCALISATION : COLOMBIER

TYPE DE PARC ROUTIER : Halte saisonnière

RESPONSABLE DU PARC ROUTIER : Ministère des transports

AMÉNAGEMENT ET ÉQUIPEMENT :

- Tables (5)
- Poubelles (4)
- Aménagement paysager : gazonné
- Bâtiment : 10' x 12'
deux salles de bain
- Autre : stationnement asphalté

DÉFICIENCES : Entrée et sortie unique au bas d'une pente et après une courbe.

ÉLÉMENTS D'ATTRAIT PERÇUS À PARTIR DU PARC ROUTIER :

- Fleuve Saint-Laurent
- Plage de sable

DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE :

Voir page suivante
Photos 19 et 20 : Halte saisonnière de Colombier

Photo 19 :



Photo 20 :



INVENTAIRE DES PARCS ROUTIERS

LOCALISATION : RAGUENAU

TYPE DE PARC ROUTIER : Halte saisonnière

RESPONSABLE DU PARC ROUTIER : Municipalité

AMÉNAGEMENT ET ÉQUIPEMENT :

- Éclairage
- Tables (7)
- Poubelles (2)
- Aménagement paysager : petits îlots d'arbustes
gazonné
- Autre : stationnement (gravier)
bancs (4)
eau potable

ÉLÉMENTS D'ATTRAIT PERÇUS À PARTIR DU PARC ROUTIER :

- Baie des Outardes
- Fleuve Saint-Laurent

DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE :

Voir page suivante

Photos 21 et 23 : Halte saisonnière de Ragueneau

Photo 21 :



Photo 22 :



VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 6 : LES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT DES MRC ET LES TRANSPORTS

Analyse et rédaction :

- Jean-Louis Ratté, aménagiste
Service du Support technique

Version juin 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
6.1. LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME ET SES PREMIÈRES APPLICATIONS	2
6.1.1 LA CONTRIBUTION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS	2
6.1.2 LE CONTENU DES SCHÉMAS ET LES SYSTÈMES DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD	3
6.2. LA RÉVISION DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT	14
6.2.1 LES MODIFICATIONS LÉGISLATIVES EN MATIÈRE DE TRANSPORT	14
6.2.2 LES ATTENTES ET LES ORIENTATIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS	15
6.2.3 LES DOCUMENTS SUR LES OBJETS DE LA RÉVISION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT (DOR)	23
CONCLUSION	34

LISTE DES CARTES

CARTE 1 SYNTHÈSE INTERPRÉTATIVE DES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT DES MRC (2 PARTIES)	5 et 6

INTRODUCTION

Le présent texte s'inscrit à l'intérieur de la problématique régionale des transports développée dans le cadre du plan de transport de la Côte-Nord. Il a pour principal objet de jeter un regard sur l'expérience vécue sur la Côte-Nord en matière d'aménagement du territoire en prenant comme cadre d'analyse la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Dans un premier temps, les premières applications de la loi sont d'abord examinées au niveau de la contribution du ministère des Transports aux orientations gouvernementales de l'époque. Par la suite, le contenu des schémas des cinq MRC de la Côte-Nord est analysé de manière à faire ressortir les préoccupations du milieu régional en matière de transports ainsi que les éléments qui sont les plus porteurs d'impacts sur les systèmes de transport de la région.

En deuxième partie, c'est le processus actuellement en cours, soit la révision de la première génération des schémas, qui est à son tour étudié. Après avoir exposé les modifications relatives au domaine des transports que le législateur a apporté à la loi, en fonction de bonifier le processus de révision des schémas, les attentes et orientations ministérielles sont résumées en tenant compte de la problématique régionale des transports. Et, en dernière section, les éléments reliés aux systèmes de transport contenus dans les documents sur les objets de la révision du schéma(DOR) produits par les MRC sont présentés.

Enfin, en conclusion, une analyse rétrospective est exposée dans le but d'apporter un éclairage profitable à la concertation et à la prise de décision à venir.

6.1. LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME ET SES PREMIÈRES APPLICATIONS

C'est à la suite d'un long cheminement qu'un cadre d'intervention en matière d'aménagement et d'urbanisme fut arrêté pour le Québec. Après plusieurs grandes études (rapport de la Commission Lahaye, rapport Castonguay), projets législatifs (avant-projet de loi en 1972, projet de loi en 1976), documents de réflexion (fascicules sur la décentralisation) et séances de consultation, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme a été adoptée en décembre 1979 par l'Assemblée Nationale.

Basée sur un nouveau partage des pouvoirs entre l'État et les collectivités locales, cette loi visait principalement la constitution des municipalités régionales de comté et l'élaboration par celles-ci d'un schéma d'aménagement de leur territoire. De plus, dans un esprit de concertation et avec un souci d'harmonisation, la loi obligeait une certaine conformité entre les orientations et interventions gouvernementales et le contenu des schémas, de même qu'entre ceux-ci et les plans et règlements d'urbanisme municipaux.

Quant au contenu d'un schéma d'aménagement, la loi édictait un certain nombre d'éléments obligatoires et facultatifs. Mais, en matière de transport, seul l'élément facultatif relatif au tracé approximatif et au type des principales voies de circulation interpellait directement les responsables des schémas. Par contre, les éléments obligatoires relatifs à l'identification et à la localisation approximative des infrastructures que la MRC considérait de caractère intermunicipal ainsi que celles à être mises en place par le gouvernement invitaient indirectement les MRC à prendre en compte quelque peu le domaine des transports.

6.1.1 La contribution du ministère des Transports

Afin de rencontrer les exigences de la loi, la contribution du ministère se résuma d'une part à transmettre les projets inscrits à sa programmation et d'autre part à communiquer ses orientations par l'entremise du document «**Aménager l'avenir**» rassemblant l'ensemble des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

Parmi les grandes orientations gouvernementales de ce document publié en 1983, celles qui concernent directement ou indirectement le domaine des transports en région sont: la priorisation de la conservation et de l'amélioration des infrastructures existantes, la consolidation du tissu urbain et l'amélioration en priorité du transport en commun.

Pour le gouvernement et le ministère des Transports, l'orientation de **consolider les infrastructures existantes** (terrestre, maritime et aérien) de préférence à leur développement était justifiée par la conjoncture socio-économique de l'époque, soit la prise en considération des questions d'environnement et de qualité de vie, l'augmentation du prix du pétrole et la crise économique. En plus de cette orientation principale, le ministère indiquait aux MRC ses intentions:

- d'élaborer une classification fonctionnelle du réseau routier afin de répondre aux besoins de cohérence entre une politique nationale et des attentes régionales et locales,

- de réévaluer le mode de gestion des haltes routières par la consolidation d'un réseau de base et la création d'un réseau complémentaire,
- d'implanter la signalisation touristique à l'ensemble du réseau routier,
- soutenir la mise en place de réseaux municipaux de pistes cyclables,

Par la **consolidation du tissu urbain**, le gouvernement entendait réduire les coûts engendrés par un étalement urbain incontrôlé tout en ayant le souci d'améliorer la qualité de vie de façon à mieux utiliser les infrastructures et équipements existants, dont les réseaux routiers. Pour appuyer cette orientation, le ministère des Transports indiquait vouloir réduire considérablement l'expansion du réseau autoroutier et de restreindre la construction de déviations routières. À cet égard, on spécifiait que la construction de déviations ou contournements devait être accompagnée de mesures strictes de **contrôle des abords routiers** afin de préserver la nature et l'efficacité de la déviation et d'éviter l'étalement du tissu urbain.

En ce qui concerne l'**amélioration en priorité du transport en commun**, le gouvernement recherchait le développement du transport en commun en favorisant une plus grande intégration des modes de transport collectifs en milieu urbain et la polyvalence du transport scolaire en milieu rural.

6.1.2 Le contenu des schémas et les systèmes de transport de la Côte-Nord

Pour la région de la Côte-Nord, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme créa les MRC de La Haute-Côte-Nord, Manicouagan, Sept-Rivières, Minganie et Caniapiscau et leur confia l'élaboration d'un schéma d'aménagement pour leur territoire respectif. Cette élaboration commença au début des années 80 et se termina en 1987 pour l'ensemble des cinq schémas. Une synthèse interprétative des grandes affectations du sol contenues dans les schémas des MRC de la Côte-Nord est présentée. Il en ressort un territoire dominé par l'exploitation des ressources. Il en ressort également des zones de peuplement très dispersées, établies principalement le long du Saint-Laurent. L'importance de l'exploitation des ressources et le dispersement des populations exploitant celles-ci font en sorte que le transport devient une composante très forte des schémas d'aménagement des MRC de la Côte-Nord.

Dans le texte qui suit, nous avons recherché d'une part, à résumer les préoccupations du milieu régional en matière de transports exprimées à l'intérieur de ces schémas et d'autre part, à faire ressortir les éléments de ces documents qui sont les plus porteurs d'impacts sur les systèmes de transport régionaux.

6.1.2.1 MRC DE LA HAUTE-CÔTE-NORD

En matière de transport, le schéma de la MRC de La Haute-Côte-Nord ne traite que des projets de contournement de Sault-au-Mouton, Saint-Paul-du-Nord et Sainte-Anne-de-Portneuf qui ont depuis été retirés de la programmation du ministère.

En fait, «... la MRC réitère sa demande auprès du ministère pour que ces projets soient inscrits à la programmation du MTQ et que des études d'impact soient prévues pour ces projets afin d'évaluer et d'analyser différentes alternatives (y compris le statut quo). Ce n'est qu'une fois les résultats des études connus (connaissance des impacts négatifs et positifs) que les municipalités concernées par ces projets pourraient montrer leur désaccord ou leur enthousiasme face à de tels projets.»

Quant à la problématique urbaine, à partir du constat que la rentabilisation des équipements et infrastructures municipaux est difficile à cause de la dispersion de l'habitat et que l'offre de terrains urbanisables dépasse largement la demande, le schéma a entre autres objectifs de combler en priorité les espaces vacants à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

À l'appui de cet objectif, le schéma stipule que l'extension du réseau routier local n'est permis qu'à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. Cependant, une évaluation de notre part montre que la proportion des abords des routes 138 et 172 couverts par les périmètres d'urbanisation est d'environ 22 %, soit un peu plus d'une trentaine de kilomètres de corridor routier. De cette proportion, il est à noter que le périmètre de Saint-Paul-du-Nord accapare plus du tiers des périmètres de la MRC. De plus, tel que mentionné au schéma, il est toutefois possible d'ériger des constructions aux abords du réseau routier existant et cela pour l'ensemble du territoire de la MRC.

Également, ajoutons que deux modifications apportées au schéma (94-10-19 et 93-03-22) ont favorisé l'agrandissement des périmètres de Tadoussac, Sainte-Anne-de-Portneuf et Forestville et que le schéma édicte une marge de recul avant de 8 mètres comme norme minimale à respecter lors d'une construction en bordure d'une route.

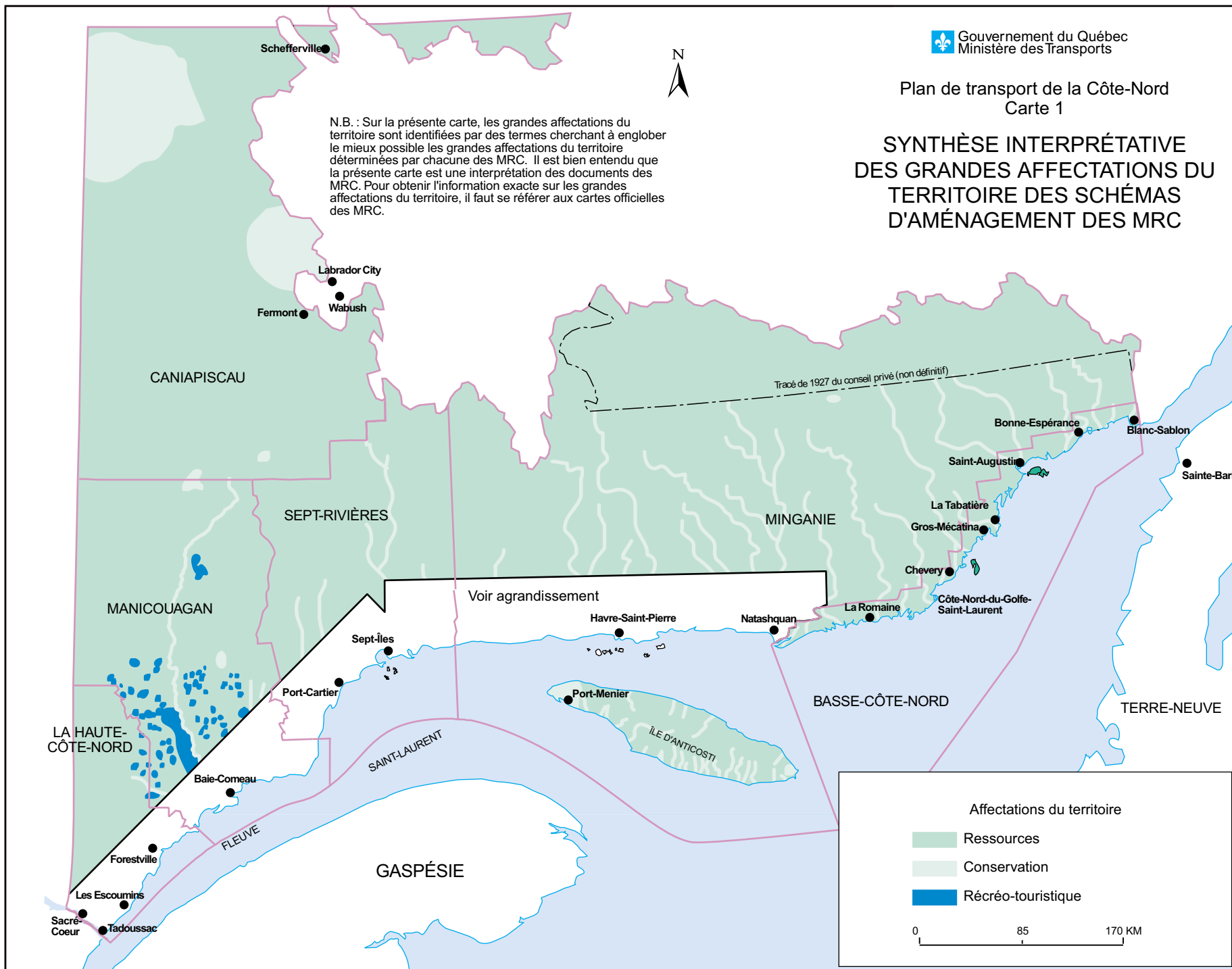
Par ailleurs, le schéma de la MRC de La Haute-Côte-Nord, de par son orientation de **«Développer l'industrie touristique régionale»** et de par son objectif de **«...valoriser un environnement de qualité et l'esthétique des paysages»**, s'applique aux abords routiers. Ainsi, dans les aires d'affectation récréo-forestière, on demande qu'un écran tampon de 50 mètres de part et d'autre des routes 138, 172 et 385 soit préservé afin de protéger le paysage naturel. De même, pour les aires d'exploitation de la tourbe, un écran semblable de protection est exigé afin de limiter les intrusions visuelles des tourbières exploitées par rapport aux usagers de la route. Et, toujours avec le même objectif, les municipalités sont invitées à introduire dans leur réglementation d'urbanisme des normes sur l'affichage s'appliquant en bordure des routes.

Carte 1 (première partie)

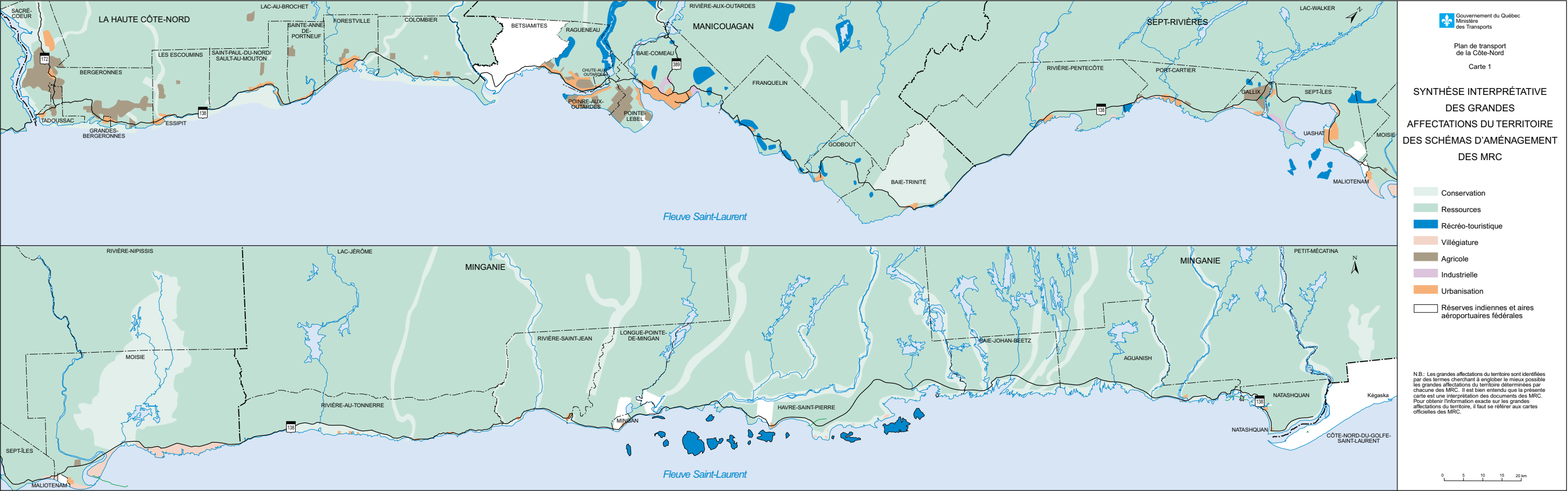
Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 1

SYNTHÈSE INTERPRÉTATIVE
DES GRANDES AFFECTATIONS DU
TERRITOIRE DES SCHÉMAS
D'AMÉNAGEMENT DES MRC

N.B. : Sur la présente carte, les grandes affectations du territoire sont identifiées par des termes cherchant à englober le mieux possible les grandes affectations du territoire déterminées par chacune des MRC. Il est bien entendu que la présente carte est une interprétation des documents des MRC. Pour obtenir l'information exacte sur les grandes affectations du territoire, il faut se référer aux cartes officielles des MRC.



Carte 1 (deuxième partie)



Enfin, à cause des risques de mouvement de terrain, la MRC a déterminé comme **zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes**, des parties de territoire adjacentes aux routes 138 et 172. On retrouve ces zones dans les municipalités de Sacré-Coeur, Les Escoumins, Tadoussac, Bergeronnes, Sault-au-Mouton et Saint-Paul-du-Nord. Dans certains secteurs, des tronçons routiers sont directement concernés.

6.1.2.2 MRC DE MANICOUAGAN

Parmi les grandes orientations du schéma de la MRC de Manicouagan, une d'entre elles interpelle directement le domaine des transports, soit:

«Favoriser le maintien et l'amélioration de l'ensemble du système régional de communication par la hiérarchisation des réseaux de transport et de communication.»

Dans la poursuite de cette orientation, plusieurs intentions se retrouvent au schéma, ainsi la MRC entend:

POUR LE RÉSEAU ROUTIER

- Accorder une importance particulière à l'état du pavage des routes, de la signalisation routière et des services d'urgence (téléphone).
- Favoriser le maintien des haltes routières de Baie-Trinité et Baie-Comeau et maintenir les neuf(9) belvédères existants sur la route Jacques-Cartier (138).
- Conserver le long des routes nationales, régionales et collectrices un encadrement mettant en valeur les différents sites naturels.
- Favoriser la réalisation de points d'arrêt le long de la route 389 jusqu'à Fermont.
- Accorder une attention spéciale à l'information aux touristes empruntant la route 389.
- Favoriser les interventions visant à compléter le réseau routier en réalisant la route de ceinture de Pointe-aux-Outardes - Pointe-Lebel et mettre en place la route touristique de Pointe-des-Monts, selon un échéancier à long terme.

De plus, après avoir conclu que la classification du réseau routier élaborée par le ministère ne correspond pas à la réalité régionale, la MRC propose une nouvelle classification articulée autour de quatre (4) grandes catégories, soit:

1) Les routes nationales:

- Routes 138 et 389.
- Rue Granier et Chemin de l'aéroport qui relie la route 138 à l'aéroport de Pointe-Lebel.
- Route maritime qui relie la 138 au port de Baie-Comeau.
- Rue Monseigneur Labrie qui relie la 138 à la traverse de Godbout.

2) Les routes régionales:

- La rue Granier qui relie le chemin de l'aéroport à la Pointe Paradis (Pointe-Lebel).
- Le chemin principal qui relie la route 138 à l'intersection de la rue Labrie à Pointe-aux-Outardes.
- La route du Rang 2 à Ragueneau qui relie Ragueneau à Chute-aux-Outardes.

3) Les routes collectrices:

- Le chemin de la Baie-Saint-Ludger qui relie l'agglomération de la Baie-Saint-Ludger au chemin principal de Pointe-aux-Outardes.
- La rue Labrie qui relie l'agglomération de la Pointe-aux-Outardes (partie est-ouest) au chemin principal de Pointe-aux-Outardes.
- La rue Pascal-Comeau qui relie l'agglomération de Godbout (partie est-ouest) à la rue Monseigneur Labrie.
- La rue Poulin qui relie la Pointe-à-Poulin à la route 138.
- Le chemin de la Pointe-des-Monts qui relie le site touristique du phare de Pointe-des-Monts à la route 138.

4) Les routes locales et/ou d'accès aux ressources:

- Les routes qui ne font pas partie d'aucune des trois catégories précédentes.

POUR LE TRANSPORT AÉRIEN

- Le maintien et le développement de l'aéroport de Pointe-Lebel.
- À long terme, la construction d'une voie rapide de circulation reliant l'aéroport de Pointe-Lebel à la ville de Baie-Comeau (si on ajoute une autre piste à cet aéroport).

POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

- Maintien du traversier-rail reliant la région à la ville de Matane.
- Préconiser l'aménagement d'aires d'entreposage dans le complexe portuaire.
- Relier le site retenu comme parc industriel régional au port de mer par voie ferrée quand les industries en place en justifieront la demande.

POUR LE TRANSPORT MARITIME

- Maintien du service et amélioration des infrastructures reliés aux traversiers de Baie-Comeau et de Godbout.
- Favoriser le développement de la vocation internationale du port de Baie-Comeau.

En ce qui concerne **les affectations urbaines** inscrites au schéma, le concept d'aménagement spatial retenu confirme Baie-Comeau comme centre régional. À l'intérieur du périmètre d'urbanisation de cette ville, une aire industrielle à caractère régional a été définie au nord de la route 138, entre les deux secteurs de la ville. Compte tenu de cette localisation centrale, il est possible que la venue d'industries dans cette aire occasionne une augmentation du trafic lourd dans les parties urbaines de la route 138.

Par ailleurs, avec un pourcentage d'environ 26 %, la MRC de Manicouagan détient le plus haut taux d'affectation urbaine de toute la région en rapport aux abords immédiats de la route 138. En exemple, Ragueneau où la totalité (15.7 kilomètres) du tronçon de la route 138 traversant cette municipalité se retrouve en affectation urbaine. Il est également à mentionner que sur les douze (12) modifications apportées au schéma depuis son entrée en vigueur, la moitié a été pour des agrandissements aux périmètres urbains.

La MRC a déterminé comme **territoire d'intérêt particulier** (corridor panoramique), les corridors de la route 389, de Baie-Comeau à la limite nord de la MRC, et de la route 138 compris entre les périmètres urbains de Rivière-Bersimis et Baie-Trinité. Des normes relatives aux coupes forestières s'appliquent à l'intérieur de ces corridors.

Tout comme pour la MRC de La Haute-Côte-Nord, **l'exploitation de tourbières** y est soumise au respect d'une zone tampon en bordure des routes publiques et des **zones de contraintes à l'occupation du sol**(appelées ici zones de mouvement de masse et zones d'érosion des berges) ont été arrêtées à proximité de la route 138.

6.1.2.3 MRC DE CANIAPISCAU

Dans l'élaboration de son schéma, la MRC de Caniapiscau a souscrit également à une grande orientation reliée aux transports:

« Désenclaver le territoire de la MRC »

Par ailleurs, le schéma fait état de projets et d'objectifs qui s'adressent au domaine des transports:

- Compléter le segment de la route 389 entre Fire-Lake et Mont-Wright en favorisant l'option qui évite de contourner la mine tout en raccourcissant le trajet d'une quinzaine de kilomètres.
- Construction d'un pont sur la rivière Torrent.
- Rationaliser les chemins de fer (Lignes QNS & L et Québec Cartier) en joignant les deux lignes au nord et au sud, en concentrant le trafic sur une seule voie et en les électrifiant.

Au niveau des **autres éléments du schéma**, «la mise en valeur des potentiels récréatifs et touristiques et la protection des territoires qui présentent des intérêts spécifiques» comme autre grande orientation se traduit par des mesures aptes à protéger les paysages en bordure des chemins publics. Ainsi, pour le corridor de la route 389, l'abattage d'arbres sur une bande de 30 mètres de largeur de chaque côté de la route est sujet à des restrictions.

En outre, la MRC a demandé et obtenu une seule modification à son schéma depuis sa mise en vigueur. Il s'agit de l'agrandissement du périmètre urbain de Fermont afin d'agrandir la cour d'entreposage du garage municipal.

6.1.2.4 MRC DE SEPT-RIVIÈRES

Une des grandes orientations d'aménagement inscrites au schéma de la MRC de Sept-Rivières consiste à:

«Assurer le maintien d'un réseau routier de qualité»

Dans la poursuite de cette orientation et de d'autres objectifs en transports, la MRC invite le gouvernement à:

- Extensionner le service de traversier-rail en dotant les installations portuaires de Sept-Îles(Pointe-Noire) et de Port-Cartier de facilités leur permettant d'accueillir le traversier-rail et en créant un nouveau lien ferroviaire entre Pointe-Noire et Port-Cartier.
- Assurer un entretien raisonnable ainsi que le maintien de la qualité de la surface de roulement durant toute l'année pour les routes suivantes:
 - Route 138
 - Route donnant accès aux installations portuaires de Pointe-Noire
 - Chemin de la base de Moisie
 - Chemin Sainte-Marguerite et l'avenue Therriault à Gallix
 - Chemin du lac Daigle
 - Rue des Pionniers à Rivière-Pentecôte
 - Rue Mgr Labrie à la Pointe-aux-Anglais
- Remise en état et construction de routes de pénétration dans l'axe nord-sud, telles que:
 - Réseau forestier dans le secteur de Pentecôte
 - Route forestière longeant le chemin de fer Québec-Cartier
 - Ancien chemin forestier de la Gulf Pulp and Paper à l'ouest de la rivière Sainte-Marguerite
 - Nouveau chemin forestier dans le secteur Matamec à l'est du lac à la Croix

Pour **les questions urbaines**, le schéma d'aménagement a comme grandes orientations de «consolider le tissu urbain» et de «confirmer la vocation de pôle régional de Sept-Îles.

De par ses objectifs visés par la délimitation des périmètres d'urbanisation, il invite les municipalités à concentrer la construction résidentielle, d'éviter la dispersion coûteuse des équipements et d'utiliser prioritairement les capacités résiduelles des réseaux d'utilité publique.

Les périmètres d'urbanisation délimités dans le corridor de la route 138 accapare 8.4 % (14.3 kilomètres) du kilométrage total du corridor. Mais, ce faible taux s'explique en partie par le fait que seulement trois municipalités partagent ce corridor.

Par ailleurs, le périmètre urbain de Sept-Îles a fait l'objet d'un agrandissement en décembre 1994 afin de permettre la construction d'un édifice de 110 logements en bordure du boulevard Laure (route 138).

Comme **autres éléments du schéma** susceptibles d'avoir des impacts sur les systèmes de transport, on remarque que les boisés du corridor de la route 138 dans les aires récréo-forestières sont affectés de normes visant leur protection (bande de 30 mètres). Enfin, certaines parties du corridor de la 138 ont été retenues comme territoires d'intérêt historique et culturel ou écologique. La MRC veut ainsi qu'une protection et une mise en valeur de ses territoires soient réalisées surtout pour des fins touristiques.

6.1.2.5 MRC DE MINGANIE

Dans le cas du schéma d'aménagement de la MRC de Minganie, une des grandes orientations concerne le domaine des transports:

« Permettre une accessibilité maximale à l'ensemble du territoire municipalisé en procédant à une amélioration significative des infrastructures de communication. »

Afin de rencontrer cette orientation, la MRC a inscrit dans son schéma les projets suivants:

POUR LE RÉSEAU ROUTIER

- Le parachèvement de la route 138 jusqu'à Natashquan
- Améliorations de la 138 entre Rivière-au-Tonnerre et Magpie et entre la rivière Mingan et Havre-Saint-Pierre
- Améliorations au réseau de l'île d'Anticosti

POUR LE TRANSPORT MARITIME

- La mise en place d'une liaison maritime inter-rives pour la Gaspésie / Anticosti / Côte-Nord

POUR LE TRANSPORT AÉRIEN

- Application du décret # 2853-84 du Conseil des Ministres visant à réduire les tarifs aériens pour les résidents de la Moyenne et Basse Côte-Nord
- Sur l'île d'Anticosti, utilisation des pistes privées exclusivement pour les activités de chasse et de pêche.

Comme **autres éléments du schéma** à retenir, nous notons qu'une des grandes orientations vise à «Reconnaître et mettre en valeur la vocation récréo-touristique de la Minganie».

En rapport avec cette orientation, le corridor de la route 138 a également été défini par cette MRC comme corridor panoramique. Pour des besoins de protection, le schéma exige qu'à l'extérieur des périmètres urbains, les interventions dans les parties boisées de ce corridor (30 mètres de largeur de chaque côté de la route) soient soumises aux prescriptions d'intervention du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

Enfin, entre 1992 et 1995, la MRC s'est vue refuser par le Ministre des Affaires municipales, six demandes de modification de son schéma en rapport à l'ouverture d'une quinzaine de zones de villégiature en bordure de la route et du littoral, à l'agrandissement des périmètres d'urbanisation de Rivière-au-Tonnerre et dans le corridor de la route d'accès à l'aéroport de Havre Saint-Pierre et à l'implantation de maisons mobiles sans restrictions en bordure des routes.

6.2. LA RÉVISION DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT

Ainsi, lors de l'élaboration des premiers schémas d'aménagement, les MRC de la Côte-Nord, tout comme la majorité des MRC du Québec, se sont limitées aux dispositions de la loi pour traiter le domaine des transports. Afin d'assurer une meilleure prise en compte des systèmes et infrastructures de transport lors de la révision des schémas, le législateur a donc apporté des modifications en ce sens à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

6.2.1 Les modifications législatives en matière de transport

Ces modifications ont été adoptées le 16 mars 1993 par l'Assemblée Nationale à partir du projet de loi 56 modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Les nouveaux éléments de contenu obligatoire d'un schéma qui ont été introduits concernent:

- La planification du transport terrestre (art. 5, par. 7)
- Les contraintes majeures à l'occupation du sol occasionnées par les voies de circulation (art. 5, par. 5)
- Le plan d'action (art. 7, par. 1.1)

- L'identification des équipements et infrastructures de transport aérien et maritime (art. 5, par. 8)

La nouvelle disposition qui nous semble la plus importante est celle relative à **la planification du transport terrestre**. En fait, les schémas révisés devront décrire les infrastructures et équipements importants de transport terrestre, évaluer les besoins futurs, et proposer des modifications à l'organisation du transport terrestre sur leur territoire.

Le contenu obligatoire des schémas révisés inclut également une autre composante relative aux voies de circulation. Ainsi, lorsque ces voies constitueront **des contraintes majeures pour l'utilisation du sol à proximité** pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général, le schéma devra les identifier et fixer des règles minimales relatives aux dispositions réglementaires des règlements d'urbanisme.

Dans le but d'établir des liens entre la planification, la budgétisation et la gestion, les schémas révisés devront être accompagnés d'un **plan d'action** qui prévoit les étapes de mise en œuvre, les intervenants susceptibles de participer à celles-ci (comme le ministère des Transports), et les moyens retenus pour coordonner leurs actions. Dans le domaine des transports, les actions possibles peuvent inclure non seulement l'implantation d'équipements et infrastructures mais également des actions reliées à l'organisation du transport sur le territoire de la MRC, comme par exemple les itinéraires de camionnage et les liens intermodaux. Par ailleurs, il faut se rappeler qu'en vertu de la loi, l'entrée en vigueur d'un schéma ne crée aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des équipements et infrastructures qui y sont prévus.

Enfin, la description et la localisation de l'ensemble des équipements et infrastructures importants, qui existent ou dont la mise en place est projetée fait partie du contenu obligatoire du schéma. Cette identification doit inclure ceux **du transport maritime et aérien**. Cette obligation est de plus confirmée par le nouvel élément introduit au cinquième paragraphe de l'article 6 de la loi qui définit le contenu facultatif d'un schéma. Ce paragraphe invite les MRC à décrire l'organisation du transport maritime et aérien en indiquant les modalités de l'intégration, dans le système de transport, des infrastructures et des équipements de transport maritime et aérien visés par l'article 5 de la loi, avec ceux et celles du transport terrestre également visés par l'article 5 (contenu obligatoire).

6.2.2 Les attentes et les orientations du ministère des Transports

Dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement, le ministère des Transports fit connaître en juin 1993 ses préoccupations et ses orientations par l'entremise du document intitulé **«Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire»**. Ces orientations furent intégrées au document interministériel «Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement - Pour un aménagement concerté du territoire» publié en 1994, et accompagné l'année suivante d'un document complémentaire; lequel vise au même titre que le document «Aménager l'avenir» à transmettre aux MRC les intentions du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire pour les prochaines années.

Pour les besoins du plan de transport de la Côte-Nord, nous avons résumé ces orientations ministérielles de manière à faire ressortir celles qui concernent davantage la problématique régionale des transports.

6.2.2.1 PLANIFICATION DES TRANSPORTS ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Mission du ministère et choix stratégiques:

Dans la foulée des modifications législatives apportées à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en perspective de la révision de la première génération de schémas, le ministère entend s'associer davantage à la mission gouvernementale relative à l'aménagement du territoire. Ainsi, dans le cadre de sa planification stratégique, le ministère s'est fixé des buts qu'il compte atteindre au cours des prochaines années; ce sont, par ordre de priorité:

- Le maintien et la remise en état du patrimoine routier et des équipements de transport
- Le développement et l'intégration des modes et des systèmes de transport
- Le soutien au développement socio-économique du Québec
- La gestion harmonieuse du transfert du réseau routier local aux municipalités

Politiques en sécurité et en environnement:

La sécurité des transports constitue une préoccupation importante pour le ministère. Une politique couvrant le volet routier a d'ailleurs été publiée en 1995. En regard de la problématique générale de la sécurité routière, l'ensemble des interrelations impliquant l'humain, le véhicule et l'environnement routier doit être considéré. C'est donc principalement au niveau de la problématique de l'environnement routier que le ministère s'associera à la révision des schémas d'aménagement.

Le ministère est solidaire des nouvelles orientations et politiques gouvernementales en matière d'environnement, dont celles relatives au développement durable. En 1992, une politique en environnement relative aux transports a été adoptée à cet effet.

Stratégie québécoise d'efficacité énergétique:

Le ministère est étroitement associé, pour le volet transport, à la stratégie québécoise d'efficacité énergétique. Le gouvernement compte mettre à profit le processus de révision des schémas d'aménagement pour faire en sorte qu'une attention toute particulière soit portée au volet efficacité énergétique et qu'à cette fin, les M.R.C. soient sensibilisées à l'importance d'une planification intégrée des transports et de l'aménagement.

Dans cet esprit, les plans de transport favoriseront l'optimisation des déplacements pour les principales agglomérations urbaines et les diverses régions du Québec. Ces plans s'appliqueront aux différents modes de transport, tant dans le domaine du déplacement des personnes que des marchandises, et encourageront les choix modaux les plus efficaces. La réalisation de ces plans sera un processus itératif et dynamique qui permettra l'intégration de la dimension environnementale dès l'étape de la planification des infrastructures et des réseaux de transport tous modes.

6.2.2.2 INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX

Le réseau routier:

Pour préserver ces infrastructures, maintenir un service adéquat à l'utilisateur et soutenir le développement économique des régions, le ministère affectera prioritairement ses ressources en fonction des orientations suivantes:

- assurer la conservation du patrimoine routier;
- permettre une exploitation efficace et sécuritaire du réseau routier;
- assurer une activité minimum de développement du réseau routier;
- favoriser le maintien et l'intégration des systèmes de transport collectifs.

Au niveau de **la conservation du patrimoine routier**, il est à noter que le ministère entend effectuer des améliorations et réfections majeures aux tronçons routiers dont l'état de désuétude est avancée ou qui démontrent ponctuellement un manque de fonctionnalité. Ce type d'interventions sera privilégié pour les routes nationales les plus achalandées et en poursuivant les objectifs suivants:

- favoriser la réfection des routes dont la capacité portante est insuffisante ou en voie de le devenir;
- corriger les déficiences géométriques constituant une entrave à la fonctionnalité ou à l'utilisation sécuritaire du réseau;

- améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation notamment par la construction de voies lentes et de voies de dépassement, là où les conditions les justifient et les permettent.

Afin de favoriser une exploitation sécuritaire et efficace du réseau routier, le ministère a entrepris différentes démarches qui visent notamment à élaborer un plan d'action en matière de **gestion des corridors routiers**.

Différentes études ont permis de constater la prolifération des points d'accès, souvent non conformes aux normes de construction, le long du réseau routier. Cette situation porte atteinte, à des degrés divers, aux conditions d'utilisation de la route. Ainsi peut-on constater une diminution de la fluidité de la circulation, une augmentation de problèmes liés à la sécurité, une dégradation accélérée de la structure de la route et même un changement de sa vocation initiale.

Le ministère des Transports invite donc les MRC à prendre en compte cette problématique de gestion des corridors routiers lors de la révision des schémas d'aménagement.

Parmi les routes du réseau supérieur, on peut distinguer deux catégories de problématiques bien différentes: les tronçons en milieu rural et ceux en milieu urbain ou péri-urbain, c'est à dire les routes en **traversée d'agglomération**. La problématique de ces routes est complexe et diversifiée car elle est souvent à la fois la rue principale de l'agglomération et la route de transit.

Par ailleurs, plusieurs éléments n'ont jusqu'à maintenant pas toujours été pris en compte dans les aménagements tels la circulation des cyclistes, la circulation piétonne, les riverains qui se plaignent de diverses formes de pollution causée par le trafic et le stationnement pour les commerces ou les résidences. Les enjeux en traversée d'agglomération se situent donc au niveau de la sécurité routière, de l'efficacité de la circulation, de la qualité de vie des riverains et de la vitalité économique de l'artère.

Dans cette perspective, le ministère a préparé un document de réflexion qui expose les principes d'intervention, la démarche méthodologique et des recommandations au niveau des solutions de réaménagement de la route. Également, le ministère développera son expertise dans ce domaine en réalisant des expériences-pilotes guidées par les deux principes suivants:

- concilier la circulation, la sécurité et la vie urbaine;
- développer une approche d'aménagement basée sur le travail en équipe multidisciplinaire et la participation des acteurs locaux et régionaux.

Sur la question des **parcs routiers**, il est à mentionner que le ministère a élaboré une politique qui vise à:

- assurer la qualité des équipements existants;
- compléter le développement des nouveaux parcs routiers et privilégier le partenariat avec le secteur privé;
- diversifier les services offerts;
- redéfinir les modalités de gestion du réseau de parcs routiers.

En regard de **la signalisation touristique**, il importe de rappeler que toute signalisation touristique ou autre sur le réseau routier public québécois est soumise aux dispositions du Code de la sécurité routière. De plus, tout affichage à l'extérieur des emprises routières est soumis aux dispositions de la Loi sur la publicité le long des routes. Cette loi s'applique au réseau routier dont l'entretien relève du ministère à l'exception de celui qui traverse les municipalités régies par la Loi sur les cités et villes, les communautés urbaines et les réserves indiennes.

Enfin, la Politique sur la signalisation touristique a été élaborée afin de répondre adéquatement aux besoins généraux des organisations et entreprises mandatées à la mise en valeur d'éléments récréo-touristiques.

Les secteurs maritime, aérien et ferroviaire

Dans le **domaine maritime**, le ministère s'implique entre autres en subventionnant onze traverses ainsi que les dessertes de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine. Le ministère coordonne aussi les activités reliées à la desserte du Nouveau-Québec. Ces traverses et dessertes n'impliquent toutefois pas d'infrastructures ou d'équipements relevant du ministère des Transports.

Toutefois, le maintien, l'amélioration et la consolidation des infrastructures maritimes existantes nécessaires à ces services constituent une préoccupation importante pour le ministère. Il demeure attentif aux besoins nouveaux et interviendra, lorsque jugé nécessaire, par le biais de ses programmes réguliers et selon ses disponibilités budgétaires.

En matière de **transport aérien**, l'action du ministère des Transports est limitée par le rôle qu'assume le gouvernement fédéral en tant que législateur, régulateur, propriétaire et gestionnaire des principaux aéroports. En fait, le ministère exploite et gère les infrastructures aéroportuaires dont il est le propriétaire. La presque totalité de ces aéroports est située en régions éloignées ou isolées. Le ministère participe aussi financièrement à la desserte de la Moyenne et Basse-Côte-Nord et, dans le cadre d'un programme fédéral-provincial à frais partagés, termine la construction d'une douzaine d'aéroports en milieu nordique dont il assume, en tant que propriétaire, la totalité des coûts d'exploitation et d'entretien.

La desserte des régions éloignées ou isolées demeure une préoccupation du ministère. Toutefois, la formule existante des programmes de réduction de tarifs pourrait être révisée à la lumière de l'évolution des besoins des intervenants concernés et en tenant compte des disponibilités budgétaires. Les solutions envisagées pourraient impliquer de nouveaux partenaires et devraient être encadrées par une approche multimodale intégrée, en vue de rationaliser les interventions.

Enfin, le ministère compte également évaluer l'impact du transfert des infrastructures de transport fédérales et élaborer une politique à l'égard des aéroports locaux et régionaux du Québec.

Au chapitre du **transport ferroviaire**, le maintien d'un réseau de base constitue un enjeu important pour répondre aux besoins des industries dans les différentes régions du Québec. L'attention du ministère se porte donc actuellement plus spécifiquement sur le transport ferroviaire des marchandises, notamment en région périphérique. L'abandon progressif des lignes régionales entraîne le retrait des infrastructures de transport et, généralement, une augmentation correspondante de la sollicitation du réseau routier et des coûts afférents.

Le ministère défendra donc auprès des autorités fédérales, le maintien des lignes devant faire partie du réseau de base.

6.2.2.3 TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES

En regard du transport collectif, du transport scolaire et du transport adapté, le ministère entend poursuivre les orientations suivantes:

- Accroître la sécurité des personnes dans tous les déplacements.
- Favoriser, en milieu urbain et périurbain, l'intégration des divers modes de transport et le développement de l'intermodalité.
- Favoriser le transport collectif ou les déplacements non motorisés.
- Faire en sorte que les régions disposent d'une desserte régulière en transport collectif.
- Tenir compte de la clientèle à mobilité réduite dans la planification de réseaux de transport et de la localisation de services.

La poursuite de ces orientations implique la participation des intervenants du milieu dans la mise en œuvre des moyens suivants:

- Planifier des espaces pour implanter des équipements de transport collectif.
- Protéger les emprises linéaires identifiées comme stratégiques.
- Instaurer des mesures préférentielles pour favoriser le transport collectif sur les territoires déjà desservis.
- Hausser la densité d'occupation du sol.
- Favoriser la mixité des fonctions urbaines.

Enfin, dans le cadre de l'application de **la politique sur le vélo**, le ministère entend prendre en compte les besoins des cyclistes, tel qu'exprimés dans les schémas d'aménagement régionaux, au moment de la conception, de la construction et de l'entretien de son réseau routier, et inciter les municipalités et les MRC à faire de même sur le réseau local.

Cette prise en compte des besoins exprimés par le milieu peut se faire à différents niveaux, soit les aménagements sur le réseau routier du ministère, les aménagements sur le réseau local et en site propre et, enfin, l'intégration aux autres modes de transport.

6.2.2.4 TRANSPORT DES MARCHANDISES

Transport terrestre des marchandises:

Les politiques et réglementations du ministère, en matière de transport des marchandises, visent la protection du réseau routier, l'adaptation de l'industrie à un marché plus concurrentiel, le maintien d'une saine concurrence entre les transporteurs, le développement d'une industrie productive et efficace et un niveau de sécurité routière optimal.

La politique sur la circulation des véhicules lourds est sans doute la plus incidente à l'égard de l'aménagement du territoire. L'objectif général de cette politique est de déterminer les circonstances dans lesquelles la circulation des véhicules lourds peut être restreinte ou prohibée sur l'ensemble ou une partie du réseau routier de juridiction provinciale et municipale, de façon à harmoniser les différentes initiatives dans ce domaine. De façon plus spécifique, elle vise à:

- préserver la fonctionnalité, la sécurité et l'intégralité du réseau routier;
- préciser les critères à utiliser pour restreindre ou prohiber l'accès à certaines catégories de véhicules lourds sur certains tronçons de routes du réseau routier québécois;

- préciser les critères de restriction à la circulation des matières dangereuses;
- assurer aux transporteurs l'accès à un réseau routier qui leur permet d'exercer leur activité efficacement, tout en tenant compte de la sécurité du public et la tranquillité des citoyens;
- préciser les critères à utiliser pour l'approbation des règlements municipaux;
- assurer la mise en place d'une réglementation et d'une signalisation routière municipale uniforme.

Le transport ferroviaire des marchandises:

La déréglementation du transport routier des marchandises a engendré une pression à la baisse sur les taux de transport et a, conséquemment, fait diminuer les revenus des compagnies ferroviaires. Les facteurs défavorables au transport ferroviaire entraînent un transfert modal du rail vers la route, imposant ainsi aux provinces et aux municipalités des frais supplémentaires attribuables au surplus de trafic lourd.

Dans ce contexte, en plus des actions envisagées pour le maintien d'un réseau ferroviaire de base, le ministère compte favoriser la création de chemins de fer d'intérêt local (C.F.I.L.) afin de prendre la relève des grandes compagnies, le cas échéant; et compte faire les représentations nécessaires auprès des autorités fédérales pour rétablir un meilleur équilibre concurrentiel entre le rail et la route.

Transport maritime et développement portuaire:

Une rétrospective générale du secteur maritime nous permet de constater qu'à l'instar d'autres modes, la mondialisation des économies situe les services de transport maritime dans un univers plus concurrentiel où l'intermodalité, la conteneurisation, la maîtrise de la logistique et la concentration des points de transbordement représentent des phénomènes en plein essor.

Le transport des marchandises générales se fait en majorité par conteneurs et fait en sorte que la qualité des réseaux de transport terrestre qui donnent accès aux zones portuaires, est devenue un critère important pour le choix d'un port d'escale, d'où l'importance pour le Québec de posséder des zones portuaires dotées de facilités intermodales afin qu'elles demeurent concurrentielles et que les modes de transport puissent mieux s'intégrer.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec gère peu d'infrastructures portuaires comparativement au gouvernement fédéral qui en possède 425, relevant de quatre organismes.

Le ministère est préoccupé par le transfert d'infrastructures fédérales vers des organismes régionaux et locaux, particulièrement en ce qui concerne la viabilité des infrastructures concernées et les demandes susceptibles d'en découler auprès du ministère.

L'intermodalité du transport des marchandises:

Le concept d'intermodalité consiste en la combinaison globale des outils et des services nécessaires à l'exécution d'une expédition, par plus d'un mode de transport, sur la plus grande partie possible du parcours entre le lieu de production et le lieu de consommation d'un bien.

Le phénomène de l'intermodalité est mondial et irréversible. L'autosuffisance d'un mode est révolue avec la multiplication des opérateurs et des auxiliaires en transport (courtiers, groupeurs), la déréglementation des transports et le cloisonnement des économies.

Au Québec, le développement de l'intermodalité est conséquent aux départs et arrivées d'importants mouvements conteneurisés sur le continent nord-américain.

Le ministère, en tant que gestionnaire d'infrastructures routières, a avantage à favoriser l'intermodalité. D'ailleurs, le gouvernement du Québec appuie le développement et la mise en service d'un nouveau système de trains-remorques (Innoterminal ou MOQ-Rail) conçu au Québec. Des entreprises se montrent intéressées par l'utilisation de ce nouveau procédé qui fait appel à une série de remorques et des unités motrices intercalées dans le convoi.

6.2.3 Les documents sur les objets de la révision du schéma d'aménagement (DOR)

Dans la foulée des modifications apportées à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme à partir du projet de loi 56, les MRC doivent maintenant produire, adopter et diffuser un document qui indique les principaux objets sur lesquels porte la révision de leur schéma d'aménagement. Ce document est jugé important puisqu'il constitue la première étape formelle de la révision du schéma et qu'il permet d'informer les acteurs régionaux et le gouvernement sur la nature et l'intensité de cette révision.

6.2.3.1 MRC DE LA HAUTE-CÔTE-NORD

Dans le cas du DOR de la MRC de La Haute-Côte-Nord, les objets de révision relatifs au transport sont abordés en deux temps: les objets de révision spécifiques à la MRC et ceux inter-MRC.

En ce qui concerne la planification des transports sur le territoire de la MRC, après avoir constaté que l'achalandage généré par le camionnage est en croissance et que l'état physique du réseau routier est déficient, la MRC indique que la route 138 traverse dangereusement trois villages:

- Saint-Paul-du-Nord, Sault-au-Mouton et Sainte-Anne-de-Portneuf;

et que cinq sites identifiés comme étant dangereux par une étude du CRSSS en 1988 sont à prioriser. Les sites en question sont:

- l'intersection 138 / 172,

- le tronçon au niveau de la rivière Petit-Escoumins (réalisé),
- la courbe du lac Gobeil, la côte et la courbe Arsène Gagnon,
- la courbe en «S» du Cap-Bon-Désir,
- les courbes et côtes du lac Long.

De plus, la MRC mentionne que l'ajout d'un lien maritime entre Forestville et Rimouski-Est devra également être discuté dans le cadre de la révision. On s'interroge sur l'apport touristique d'un tel lien et sur ces impacts sur les autres liens maritimes.

La gestion des accès routiers:

Après avoir fait état de la position du MTQ (projet de politique), la MRC mentionne qu'avec des objectifs comme l'atteinte d'un équilibre entre la circulation locale et la circulation de transit ou la limitation du développement linéaire le long du réseau routier supérieur, cette politique aura inévitablement des conséquences sur le développement urbain et péri-urbain.

Consciente des enjeux, la MRC se dit prête à participer à l'exercice du contrôle des accès routiers dans le cadre du plan de transport. Mais, elle précise que la problématique de la Côte-Nord n'est sans égale mesure avec celle des grands centres urbains du Québec et que la politique ministérielle gagnerait à être adaptée à la réalité régionale. Plus loin dans le document, à la section traitant des périmètres d'urbanisation, il est même stipulé que la révision des périmètres devra tenir compte des orientations que la MRC préconisera en cette matière.

Les objets de révision inter-MRC:

Pour la MRC de La Haute-Côte-Nord, l'exercice du plan de transport appuyé par les modifications à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme...» va permettre que soit revu le classement des routes à la lumière des revendications des municipalités et de la nécessité de hiérarchiser le réseau.» De plus, elle mentionne également que:

«...l'optimisation de l'utilisation des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que portuaires pour le transport des marchandises, le maintien des liens maritimes Matane/Baie-Comeau-Godbout, Les Escoumins/Trois-Pistoles, l'amélioration de la desserte maritime Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine et le maintien des services offerts par les aéroports régionaux de Sept-Îles, Baie-Comeau, Mont-Joli (services vers la rive nord) et locaux de Forestville et de Bergeronnes, sont les objectifs à poursuivre.»

6.2.3.2 MRC DE MANICOUAGAN

Dans le cadre de la révision de son schéma, **en matière de transport**, la MRC de Manicouagan a retenu les objets suivants:

D'abord, la MRC indique que l'application de l'article 5, paragraphe 7, de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme stipulant que le schéma d'aménagement doit à l'égard du territoire de la MRC, «décrire et planifier l'organisation du transport terrestre...» va permettre que soit revu le classement des routes à la lumière des revendications des municipalités et de la nécessité de hiérarchiser le réseau.

À cette préoccupation s'ajoutent celles reliées aux objectifs suivants:

- Optimiser l'utilisation des infrastructures portuaires pour le transport des marchandises.
- Maintenir et favoriser les liens maritimes Matane / Baie-Comeau, Matane / Godbout et Matane / Trois-Pistoles / Les Escoumins.
- Améliorer la desserte maritime Tadoussac / Baie-Ste-Catherine (ajout de bateaux, ajout d'un pont supplémentaire aux bateaux existants, faisabilité d'un pont enjambant le Saguenay).
- Maintenir et favoriser le transport ferroviaire des personnes et des marchandises vers les villes nordiques.
- Mettre en place des infrastructures intermodales permettant le transport des marchandises par voie terrestre et maritime, afin de diminuer l'achalandage des camions lourds sur les routes.
- Maintenir les services offerts par les aéroports régionaux de Sept-Îles, Baie-Comeau et Mont-Joli.
- Créer une régie afin de regrouper et de gérer le transport scolaire, le transport adapté et le transport en commun.
- Accorder un statut particulier et une protection particulière au réseau Trans-Québec.
- Procéder à un examen des voies de circulation pouvant générer des contraintes et de prévoir des normes pour régir et amenuiser ces contraintes.
- Cartographier les réseaux d'accès aux ressources.

Quant aux **autres préoccupations de révision** impliquant plus ou moins le domaine des transports, nous relevons:

- Le développement d'activités linéaires en complément des pôles touristiques.

- L'intégration de sites d'intérêt écologique et esthétique à l'activité touristique.
- L'amélioration des infrastructures d'accueil, la signalisation et les services d'information touristiques.
- La consolidation de produits touristiques prioritaires, tel que la motoneige.
- La protection du patrimoine bâti pour des raisons liées à l'attrait touristique.
- La protection des paysages et le contrôle de l'affichage et des nuisances.
- La régénération des cœurs de villages et des rues commerçantes.
- La revitalisation des centres-villes de Baie-Comeau.

6.2.3.3 MRC DE CANIAPISCAU

Dans son DOR, la MRC de Caniapiscau indique ses préoccupations tout en précisant par étapes les démarches à venir. Parmi ces préoccupations certaines concernent directement les systèmes de transport:

POUR LE TRANSPORT ROUTIER

- Maintenir et améliorer les infrastructures routières existantes:
 - Localiser et cartographier l'ensemble des accès routiers du territoire.
- Assurer la fonctionnalité des réseaux municipaux et nationaux:
 - Identifier les problématiques liées à l'implantation d'usages en bordure des voies routières.
- Planifier le développement des infrastructures de transport en fonction d'une utilisation optimale des équipements existants tout en favorisant l'accès aux ressources du territoire:
 - Évaluer les scénarios de relocalisation du tronçon de la route 389 entre Fire-Lake et Mont-Wright.

POUR LE TRANSPORT AÉRIEN

- Maintenir et améliorer les services et infrastructures aéroportuaires desservant la population régionale:
 - Effectuer les représentations nécessaires auprès des intervenants concernés.

- Évaluer les opportunités d'optimiser le rendement des équipements existants tout en assurant leur fonctionnalité.
- Réduire le coût du transport aérien en région:
 - Effectuer les représentations nécessaires auprès des intervenants concernés.

POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

- Maintenir et améliorer les services et infrastructures ferroviaires desservant la population régionale:
 - Évaluer les besoins de la clientèle locale, régionale et touristique.
 - Effectuer les représentations nécessaires auprès des autorités concernées.
- Limiter l'implantation d'usages incompatibles en bordure des installations ferroviaires:
 - Localiser et cartographier les sites utilisés par les systèmes ferroviaires.

On retrouve également dans ce document, d'**autres éléments** susceptibles d'affecter à terme les systèmes de transport. Ainsi, la MRC de Caniapiscau se préoccupe également des objets suivants:

- Intégrer la dimension touristique dans la planification des transports:
 - Analyser l'utilisation des modes de transport aérien, ferroviaire et routier par les touristes.
 - Dégager les contraintes, les faiblesses et les forces des infrastructures et services existants.

- Évaluer le potentiel commercial de la forêt de Caniapiscou:
 - Analyser les possibilités d'accès à la ressource.
- Statuer sur l'existence juridique et la viabilité de la ville de Schefferville.
- Adapter le périmètre urbain de la Ville de Schefferville aux besoins actuels et futurs.
- Favoriser le développement de la villégiature dans les secteurs les plus accessibles par voie routière.

6.2.3.4 MRC DE SEPT-RIVIÈRES

Dans le DOR de la MRC de Sept-Rivières, le domaine des Transports est abordé à l'intérieur d'un chapitre distinct. Les objets de révision y sont énoncés en terme d'objectifs généraux et spécifiques. Ainsi, cette MRC exprime les objets de révision de son schéma de la manière suivante:

- Une planification intégrée des transports terrestre, ferroviaire, maritime et aérien:
 - Décrire l'organisation du transport terrestre et des autres modes de transport;
 - Faire une planification intégrée de tous les modes de transport;
 - Favoriser le transport des marchandises par voie maritime en mettant en place des liens intermodaux;
 - S'assurer de la viabilité des ports et aéroports en diversifiant leur mode d'utilisation;
 - Revoir la tarification de la traverse Godbout - Baie-Comeau - Matane;
 - Voir les alternatives possibles à la problématique de la traverse Baie-Sainte-Catherine - Tadoussac.
- Favoriser et faciliter l'accessibilité au transport aérien:
 - Sensibiliser les gouvernements à la problématique du transport aérien sur la Côte-Nord;
 - Viser une tarification équitable vers les destinations québécoises.

- Préserver la fonctionnalité du réseau routier et la qualité de l'état de la chaussée:
 - Préserver la fonctionnalité du réseau routier;
 - Conserver une bonne qualité de l'état de la chaussée.
- Maintenir le service de train voyageur sur la ligne ferroviaire de QNS&L:
 - Maintenir en service le train de voyageur vers Wabush et Schefferville sur le chemin de fer QNS&L;
 - Développer et faire la promotion touristique de la ligne et des territoires nordiques.
- Assurer la sécurité de la route de SM-3 et voir l'impact de son ouverture sur la circulation routière de la route 138:
 - Faire en sorte que la sécurité soit assurée par les agents de la Sûreté du Québec sur la route de SM-3;
 - Voir les impacts dus à l'ouverture de la route vers le chantier de SM-3 sur la circulation routière de la route 138.

Outre ce chapitre consacré aux transports, le DOR de la MRC de Sept-Rivières comprend certains objets de révision qui interpellent à différents niveaux le domaine des transports. Nous retenons ceux qui suivent:

- Protéger l'intégrité visuelle des paysages.
- Le réseau Trans-Québec de motoneige:
 - Inscrire les sentiers de motoneige au schéma d'aménagement en tant que corridor-motoneige;
 - Identifier correctement et limiter au maximum les traverses sur la route 138;
 - Améliorer la signalisation et les accommodités sur le sentier.
- Le contrôle de l'étalement urbain:
 - Revoir les limites des périmètres d'urbanisation des municipalités de la MRC;
 - Analyser les besoins en terme d'activités à caractère urbain et favoriser leur établissement à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.
- La protection du patrimoine:

- Réactualiser le schéma au niveau des territoires et sites d'intérêt historique et culturel.

6.2.3.5 MRC DE MINGANIE

Enfin, dans le cas de la MRC de Minganie, les principaux objets relatifs au transport traités à l'intérieur de son DOR sont exprimés par objectifs et par étapes.

Pour le **transport terrestre**, les objectifs de révision sont:

- Développer une structure régionale fonctionnelle et appropriée aux perspectives de développement.
- Accroître l'accessibilité au territoire.
- Assurer la sécurité sur le réseau routier.
- Optimiser la fluidité du réseau routier.
- Planifier le développement du transport terrestre.
- Consolider nos acquis.

Alors que les étapes de révision sont présentées comme suit:

- Inventorier les chemins en fonction de la classification du réseau routier et du palier de responsabilité.
- Inventorier les améliorations à apporter à la route 138 et à la Trans-Anticosti.
- Identifier les points noirs.
- Répertorier les implantations problématiques le long du corridor routier de la route 138.
- Voir avec le ministère des Ressources naturelles la planification des chemins forestiers.
- Cartographier le réseau Trans-Québec de motoneige et favoriser le meilleur affichage possible des attraits et services offerts aux motoneigistes.
- Intégrer le réseau de pistes de motoneige et assurer la sécurité des motoneigistes.
- Voir avec le ministère des Transports les normes s'appliquant au camionnage et au transport des marchandises par voie terrestre.

- Voir avec le ministère des Transports les améliorations à apporter à la route 138 afin de maximiser la sécurité des cyclistes.
- Établir des orientations au point de vue du transport en commun et du transport des marchandises.

Pour **le transport maritime et aérien**, les objectifs de révision sont:

- Développer une structure régionale fonctionnelle et appropriée aux perspectives de développement.
- Accroître l'accessibilité au territoire.
- Optimiser l'utilisation des équipements et infrastructures en place.
- Assurer un lien maritime entre la Minganie et la Gaspésie.

Quant aux étapes de révision, la MRC de Minganie propose de :

- Décrire l'organisation du transport maritime et aérien.
- Identifier les enjeux liés au maintien des ports et aéroports sur le territoire minganois.
- Définir la position de la MRC dans le dossier de la gestion des ports et aéroports.
- Voir les façons de maintenir le lien maritime entre la Minganie et la Gaspésie.
- Analyser les impacts à la suite de l'ouverture de la route 138 vers le secteur Est de la MRC sur le statut des ports et aéroports de Havre-Saint-Pierre, Baie-Johan-Beetz et Natashquan.
- Considérer le transfert de la gestion de ces mêmes ports et aéroports du gouvernement fédéral vers des intérêts locaux.

En ce qui concerne **l'intégration des différents modes de transport**, objet de révision également avancé par la MRC, les objectifs de révision sont:

- Favoriser l'intermodalité.
- Optimiser l'utilisation des équipements et infrastructures de transport en place.
- Prioriser les améliorations à apporter aux infrastructures existantes.
- Répondre aux besoins en transport.
- Se doter d'un outil de prise de décision.

Pour les étapes de révision:

- Répertorier les équipements et infrastructures de transport existants.
- Voir la possibilité de les utiliser de façon intermodale.
- Déterminer les améliorations à leur être apporter pour les rendre plus efficace.
- Voir les besoins en nouveaux équipements afin de rencontrer l'objectif d'intermodalité.
- Faire une planification globale des différents modes de transport.

Par ailleurs, la MRC de Minganie a inscrit dans son document un objet de révision lié au domaine du transport: **La révision du corridor panoramique de la route 138.**

Le principal objectif recherché est de:

- Protéger les paysages le long de la route 138 et les mettre en valeur.

Les principales étapes de révision envisagées sont :

- Élaborer un plan d'aménagement et de développement touristique s'articulant autour du corridor panoramique.
- Définir le corridor panoramique de la route 138.
- Évaluer la pertinence de traiter la problématique du corridor en distinguant les tronçons de la route offrant une vue sur la mer de ceux n'offrant pas de vue.
- Réévaluer les normes inscrites au document complémentaire du schéma et intégrer de nouvelles normes relatives à l'affichage commercial, à la signalisation routière, à l'architecture et aux nuisances.
- Évaluer les usages compatibles et incompatibles avec la définition du corridor panoramique.
- Évaluer la pertinence de reconnaître au schéma d'aménagement les sites identifiés en 1989 par le MTQ relativement à l'implantation de belvédères routiers.

CONCLUSION

Pour les MRC de la Côte-Nord, comme pour l'ensemble des MRC québécoises, la réforme de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme amorcée au début des années 80 a exigé de la part des élus municipaux et de nombreux acteurs régionaux de consacrer beaucoup d'énergie à l'élaboration des schémas d'aménagement. À la lumière de la présente rétrospective, il ne fait aucun doute que les efforts consentis ont, sur plusieurs points de vue, donné des résultats positifs. Cependant, il faut admettre qu'il est dans la nature même d'une telle réforme de s'échelonner sur plusieurs années et d'exiger en cours de route des changements dans les façons de faire.

Ainsi, la première génération des schémas d'aménagement, avec ses forces et faiblesses, ne doit pas être perçue comme la fin d'un processus mais plutôt comme la première étape d'une démarche continue de planification. En matière de transports, on peut prétendre que les premières applications de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ne pouvaient donner les résultats escomptés aujourd'hui puisque le texte de loi ne comprenait pas les amendements qu'on lui a attribués par la suite.

Comme on l'a vu, le volet transport des premiers schémas d'aménagement de la Côte-Nord a porté essentiellement sur le réseau routier et sur les projets d'amélioration inscrits à la programmation du ministère, sur l'entretien et sur la classification fonctionnelle. Il s'agissait de listes descriptives de projets ou d'actions intermunicipaux ou gouvernementaux sans explications en regard de leurs effets structurants sur l'organisation générale du territoire. Il pouvait difficilement en être autrement puisqu'à l'époque ce sont principalement sur ces sujets, sans relation précise avec leurs effets structurants, qu'ont porté les échanges entre le ministère et les MRC. De plus, avec le recul du temps, on constate qu'une partie des projets ou actions indiqués aux MRC par le ministère a été réalisée.

Quant à l'importante question de l'urbanisation aux abords des routes nationales et de celles donnant accès aux infrastructures aéroportuaires ou maritimes, on doit reconnaître que l'orientation gouvernementale relative à la consolidation du tissu urbain afin de rentabiliser les équipements et infrastructures n'a pas permis à elle seule d'assurer la protection de ces routes. Malgré que des schémas d'aménagement ont énoncé des orientations favorables à la concentration du développement urbain, les périmètres d'urbanisation le long de ces routes sont largement extensionnés et la réglementation à l'extérieur de ces périmètres y est très permissive.

Cette absence d'application concrète des grandes orientations d'aménagement par d'autres éléments de contenu d'un schéma n'est pas unique à la Côte-Nord. Cependant, sur la question de l'étalement urbain, pour la majorité des MRC d'ailleurs au Québec se sont les dispositions de la Loi sur la protection du territoire agricole qui ont contribué à contrôler l'urbanisation. L'absence presque totale de zones agricoles protégées pour la Côte-Nord octroie ainsi à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et aux schémas d'aménagement des MRC le rôle de principal outil de contrôle de l'urbanisation et par conséquent de gestion des corridors routiers.

En ce qui concerne le processus de révision des schémas d'aménagement actuellement en cours, il faut admettre que les attentes sont plus élevées par rapport à la première génération

de schémas. Et, compte tenu des importantes modifications législatives apportées à la loi à partir du projet de loi 56, ces attentes élevées s'appliquent peut-être davantage au domaine des transports. Par ces modifications, le législateur a clairement envoyé comme message aux principaux acteurs québécois de l'aménagement du territoire que la dimension transport doit davantage être intégrée au schéma d'aménagement car il ne fait plus de doute désormais, qu'un système de transport fait corps avec le milieu dans lequel il se développe et que l'évolution de l'un a une influence immédiate, importante et permanente sur l'autre.

C'est dans cet esprit que le ministère a fait connaître aux MRC ses attentes et orientations générales en transport et en aménagement du territoire. Outre les orientations spécifiques à chacun des secteurs de transports (routier, maritime, aérien, ferroviaire), le ministère a voulu indiquer à ses partenaires les (nouveaux) enjeux qui incitent à une plus grande intégration des deux processus de planification. En filigrane de ces orientations ministérielles se dessinent donc toute l'importance d'une augmentation de l'efficacité des investissements dans une conjoncture de rationalisation des dépenses gouvernementales, du développement de l'intermodalité face à la féroce concurrence mondiale, de la protection de l'environnement et d'une exploitation sécuritaire des réseaux.

En complémentarité, on peut ajouter que pour la Côte-Nord, les enjeux spécifiques à la gestion des corridors routiers et à la traversée des agglomérations par les routes du réseau supérieur nécessiteront de la part de tous les intervenants une attention particulière.

Par ailleurs, l'analyse des documents portant sur les objets de la révision des schémas (DOR) produits par les MRC de la Côte-Nord ne permet pas d'affirmer que les enjeux reliés à la planification intégrée des transports et de l'aménagement seraient pris en compte adéquatement par la révision des schémas. Sachant que ces documents introduits par les modifications législatives susmentionnées jouent un rôle majeur dans la démarche de révision, particulièrement au niveau de la concertation entre les acteurs, il ressort clairement que des efforts de concertation devront être déployés dans le cadre des événements à venir.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 7 : LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE LA CÔTE-NORD ET LES TRANSPORTS

Analyse et rédaction : François Bissonnette, urbaniste
Service de l'économie, de la statistique et de
l'encadrement des plans de transport

Yvon Forest, Directeur général
CRD de la Côte-Nord

Version, avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

7.1.	LE CONTENU DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE LA CÔTE-NORD.....	2
7.1.1	L'ENJEU : INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE BASES	5
7.1.2	LES AUTRES ENJEUX	6
7.2.	L'ENTENTE-CADRE ET LES ENTENTES SPÉCIFIQUES DE DÉVELOPPEMENT DE LA CÔTE-NORD.....	8

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	DIAGRAMME DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE LA CÔTE- NORD “DONNER UNE VALEUR AJOUTÉE À LA CÔTE-NORD”	4

INTRODUCTION

La notion de développement régional a passablement évolué au cours des dernières décennies. Le développement régional a longtemps été associé à la croissance économique, à l'augmentation du volume des infrastructures ou à des indicateurs de niveau de vie. Alors qu'auparavant, l'État assumait un rôle de pourvoyeur de fonds, et donnait la direction du développement des régions, son rôle a évolué dans les années '80 vers le partenariat. La mise sur pied des conférences socio-économiques régionales menant à l'adoption d'ententes-cadres entre l'État et la région résulte de cette nouvelle orientation.

Avec la révision en 1992 de la politique de développement régional, l'État a maintenant un rôle d'accompagnateur des régions, qu'il exerce en s'associant aux priorités de développement de chaque région. La politique actuelle vise une prise en main par ces régions de leur développement et une meilleure coordination des actions des ministères sur le territoire.

Reconnu la même année par décret du Gouvernement du Québec comme l'instance régionale représentative de la région de la Côte-Nord en matière de développement régional, le CRD a une mission de coordination et de programmation du développement qu'il assume en partenariat avec le Ministre responsable du Développement des régions du Québec. Sur la Côte-Nord, le Conseil d'administration du CRD est composé de 20 élus municipaux, 3 représentants autochtones, 2 députés, 33 représentants des agents de développement socio-économique et des organismes dispensateurs de services. Le rôle défini dans la nouvelle politique de développement régional confère au CRD de la Côte-Nord les mandats suivants:

- Assurer la concertation des intervenants de la région;
- Donner des avis au Gouvernement;
- Définir et mettre à jour une planification stratégique de développement, sur un horizon d'environ 5 ans, en identifiant les forces, les faiblesses, les enjeux, les priorités et les axes de développement de la région;
- Conclure et assurer le suivi d'une Entente-cadre de développement avec le Gouvernement du Québec;
- Conclure des ententes spécifiques avec les ministères et organismes gouvernementaux;
- Assurer, en concertation avec le Ministre délégué au Développement des régions, responsable de l'ensemble des Fonds régionaux de développement, la gestion du Fonds régional de développement attribué par le Gouvernement à la région et de tout autre fonds qui pourrait lui être confié par le Ministre.

La planification stratégique et l'Entente-cadre sont maintenant devenues réalité. Le présent chapitre expose les éléments de ceux-ci ayant un rapport déterminant avec le développement des transports de la Côte-Nord.

7.1. LE CONTENU DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE LA CÔTE-NORD

Le 27 juin 1994, le Conseil d'administration du CRD de la Côte-Nord mettait la dernière touche au processus de planification stratégique en adoptant le plan de développement régional.

Cette importante étape a débuté par l'examen et l'adoption du document-synthèse des planifications sous-régionales et sectorielles et de la vision de développement qui s'en dégage. Les administrateurs du CRD se sont ensuite livrés à la priorisation des orientations de développement et des secteurs socio-économiques à privilégier pour l'ensemble de la région sur un horizon de 5 ans. Ils ont enfin procédé à l'adoption du texte final du plan stratégique et approuvé sa transmission au Gouvernement avec ses diverses annexes.

L'ensemble de la démarche de planification stratégique s'est étendue sur une période de 15 mois, soit de mars 1993 à juin 1994, et a suscité la participation d'environ 2 500 personnes originant de toutes les sous-régions et de tous les secteurs d'activités de la Côte-Nord.

La vision de développement pour les 5 prochaines années qui s'est dégagée de cet exercice est de **donner une valeur ajoutée à la Côte-Nord** notamment par :

- la consolidation de l'exploitation des matières premières;
- la diversification des pôles industriels par le développement de produits à valeur ajoutée à partir des ressources naturelles;
- l'émergence de son potentiel écotouristique et faunique pour s'affirmer comme la nouvelle destination touristique à découvrir au Québec;
- le rattrapage économique de ses sous-régions les plus excentriques et les plus en difficulté économiquement par la diversification de leur base économique et le développement des infrastructures de base;
- l'amélioration de sa qualité de vie et de ses infrastructures d'accueil pour maintenir sa population et augmenter son attrait pour l'accroissement démographique et économique.

Les enjeux et les axes de développement

Trois enjeux seront déterminants pour modeler l'avenir de la Côte-Nord et surtout pour donner corps à la vision de développement qui a été dégagée. Ces trois enjeux sont :

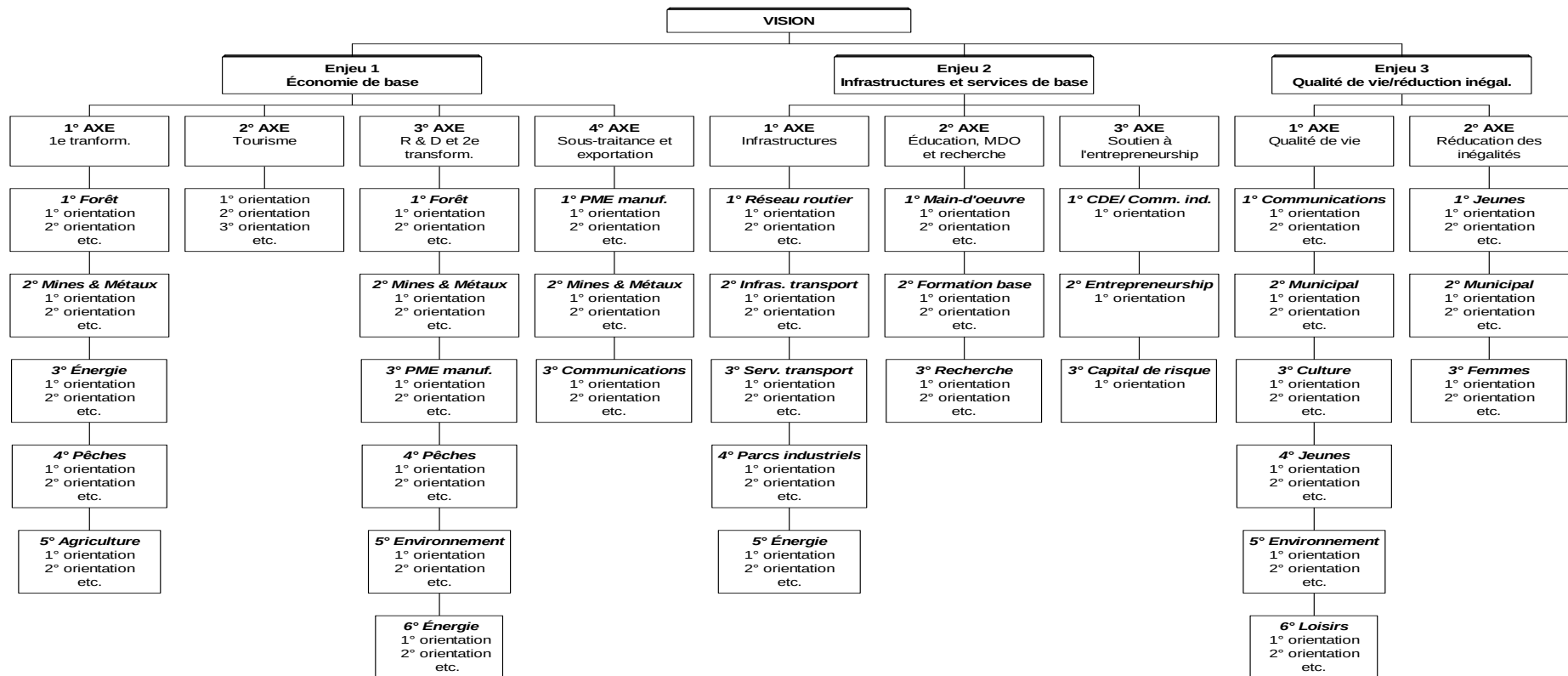
- le déploiement de l'économie de base;
- l'adaptation des infrastructures publiques et services nécessaires à l'économie de base;
- l'amélioration de la qualité de vie et la lutte aux inégalités.

Pour chacun de ces enjeux, un certain nombre d'axes de développement ont été énoncés et priorisés. Ces axes se veulent, dans l'ordre, les objectifs prioritaires à poursuivre pour chacun de ces enjeux.

Chaque axe de développement cible ensuite un certain nombre de secteurs socio-économiques qui pourront contribuer à la réalisation de cet axe, ainsi que les orientations de développement privilégiées dans chacun de ces secteurs (voir Figure 1).

Pour les besoins du plan de transport de la Côte-Nord, les enjeux, les axes et les secteurs socio-économiques ainsi que les orientations de développement privilégiées ayant une influence directe ou indirecte sur les transports seront présentés. Le premier enjeu traité a trait aux infrastructures publiques et services nécessaires à l'économie de base.

FIGURE 1 DIAGRAMME DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE LA CÔTE-NORD
“Donner une valeur ajoutée à la Côte-Nord”



Source : Conseil régional de développement de la Côte-Nord, Développement régional en bref.

7.1.1 L'enjeu : Infrastructures et services de bases

1^{er} axe : Développer les infrastructures d'accueil industriel et les services de transport indispensables au développement économique

Les secteurs suivants sont visés par cet axe. Ils apparaissent selon leur ordre de priorité; les orientations spécifiques à chacun sont aussi précisées. À noter que tous ces secteurs ont un lien avec le transport :

1° Réseau routier

- Effectuer les améliorations requises aux routes 138, 172, 385 et 389 pour assurer la sécurité des usagers;
- Désenclaver les communautés non-relées au réseau routier québécois par l'extension de ce dernier;
- Améliorer l'accessibilité et faciliter l'utilisation polyvalente de la forêt par la construction et l'entretien des routes forestières et l'installation d'une signalisation appropriée;
- Effectuer l'amélioration des routes locales là où le besoin le justifie.

2° Infrastructures de transports

- Mettre en place des infrastructures inter-modales Rail-Route-Maritime et améliorer les installations portuaires afin de favoriser un transfert du transport de marchandises vers le rail et le bateau et ainsi réduire le transport lourd sur le réseau routier;
- Résoudre les problèmes d'engorgement au traversier de Tadoussac par l'ajout d'un 3^e bateau et la mise en place d'une solution permanente;
- Optimiser l'utilisation des installations aéroportuaires de la région; maintenir/améliorer les infrastructures aéroportuaires des localités isolées afin de faciliter leur desserte par les transporteurs nationaux et régionaux;
- Développer la concertation et le partenariat au niveau de l'accès et du partage d'infrastructures de transport nécessaires à l'exploration minière et à l'industrie minière et métallurgique;
- Améliorer les infrastructures portuaires et les aires d'entreposage nécessaires aux activités de pêche là où le besoin le justifie.

3° Services de transport

- Intensifier et améliorer le transport maritime des passagers entre la Côte-Nord, la Rive-Sud et Terre-Neuve;
- Favoriser le partenariat entre les différents fournisseurs et les utilisateurs de services de transport;
- Maintenir et améliorer le transport ferroviaire des passagers avec les villes nordiques.

4° Parcs industriels

- Procéder à l'aménagement des infrastructures d'accueil industriel nécessaires à l'expansion et à l'implantation d'industries manufacturières;

5° Approvisionnement énergétique

- Assurer la distribution des produits pétroliers en Minganie et sur la Basse Côte-Nord à un prix qui ne constituera pas un frein pour le développement.

Autres axes de développement :

Les deux autres axes de développement relatifs à l'enjeu Infrastructures et Services de bases ont rapport à l'éducation et au soutien à l'entrepreneuriat. Pour de l'information sur ceux-ci, on peut consulter le document Plan de développement stratégique de la Côte-Nord 1994-1999 et le Bulletin Développement régional en bref, du 10 septembre 1994 du CRD.

7.1.2 Les autres enjeux

En ayant fait des infrastructures publiques nécessaires à l'économie de base, un des trois grands enjeux de la planification stratégique, il est certain que les textes du plan stratégique relatifs aux autres enjeux parlent peu du transport, question d'éviter la redondance. Néanmoins, le fait que le plan stratégique soit orienté sur la relance économique de la Côte-Nord et que l'on accorde au transport un poids capital, il se trouve que plusieurs axes de développement de ces autres enjeux ont des liens importants avec le transport. L'importance des infrastructures de transport rejaillit également sur certains enjeux relatifs à la qualité de vie du milieu.

Ainsi, les secteurs de développement des enjeux “*Économie de base*” et “*Amélioration de la qualité de vie*” qui peuvent avoir des incidents importants sur le transport sont les suivants:

- Augmenter la production de bois d'oeuvre et favoriser l'utilisation des résidus à des fins complémentaires;
- Favoriser l'implantation de nouvelles capacités de production de pâtes et papier dans la région;
- Améliorer la capacité concurrentielle, favoriser l'expansion de l'industrie minière et métallurgique nord-côtière et développer l'exploration, l'extraction et la transformation des minéraux industriels;
- Développer tout le potentiel énergétique des rivières en favorisant la construction de grands barrages et le développement de mini-centrales;
- Développer la pêche commerciale aux mollusques à l'aide de bateaux et soutenir les études environnementales s'y rapportant;
- Accentuer le développement de l'écotourisme, de l'observation de la nature et des activités de plein air comme produits touristiques de destination: tourisme d'aventure, motoneige, interprétation du patrimoine, observation et interprétation de la nature, excursion en mer et sur les grands bassins, canot-kayak, plongée, etc;
- Consolider et développer la chasse sportive au gros gibier et la pêche sportive et en améliorer la promotion;
- Accentuer dans la région la R & D (produits à valeur ajoutée, valorisation des résidus, moyens de transport) et la transformation de la matière ligneuse;
- Assurer la protection des berges sur la Côte-Nord;
- Viser l'amélioration de la qualité de l'environnement urbain et naturel ainsi que des habitats fauniques présents dans les localités nord-côtières.

7.2. L'ENTENTE-CADRE ET LES ENTENTES SPÉCIFIQUES DE DÉVELOPPEMENT DE LA CÔTE-NORD

Une Entente-cadre, incluant des ententes spécifiques, est signée entre le Gouvernement et l'instance régionale, après **entente sur les axes et les priorités du plan stratégique auxquels les signataires conviennent de s'associer**. Elle constitue un cadre de référence sur un horizon de trois à cinq ans, pour orienter l'action des ministères et organismes gouvernementaux en fonction des priorités de la région, ainsi qu'un cadre pour l'utilisation du Fonds d'interventions régionales (FIR)¹.

Les ententes spécifiques font partie intégrante de l'Entente-cadre. Il s'agit de conventions signées entre un Conseil régional et un ministère ou organisme gouvernemental pour l'adoption et l'adaptation de mesures, programmes et interventions en fonction des axes privilégiés de développement de la région.

En ce qui a trait à l'Entente-cadre de développement de la Côte-Nord, celle-ci a été signée par le Gouvernement du Québec et le CRD de la Côte-Nord, le 25 juin 1995. Cette Entente-cadre est valable pour 5 ans soit de 1995 à l'an 2000.

Les axes et les priorités de développements retenus dans l'Entente-cadre s'inscrivent dans la foulée et l'orientation donnée par le plan stratégique et en ce qui concerne le plan de transport de la Côte-Nord, celui-ci fait même l'objet d'une entente spécifique. Pour les besoins du plan de transport, les axes de développement de l'Entente-cadre ayant un rapport direct ou indirect avec le transport se trouvent dans les pages qui suivent. En fait, seules les priorités de développement liées à la formation et au développement de la main-d'oeuvre ne seront pas présentées, non pas qu'elles soient jugées moins importantes mais plutôt parce que le lien avec le transport est ténue.

¹ Secrétariat au développement des régions, Fiche-synthèse : *Entente-cadre*, mars 1995.

AXE : LE SUPPORT À L'ÉCONOMIE DE BASE

Aménager les infrastructures et services gouvernementaux en fonction du déploiement de l'économie de base.

Priorités de développement liées au transport

1- Améliorer le réseau routier d'intérêt national / provincial

Objectifs d'interventions

- 1.1 Améliorer le lien routier entre Fire Lake et Fermont (route 389);
- 1.2 Améliorer ou refaire le réseau de manière ponctuelle (points noirs, structures, etc...);
- 1.3 Désenclaver Natashquan;
- 1.4 Mettre à jour et mettre en oeuvre le plan intégré de transport de la Basse-Côte-Nord.

2- Élaborer le plan de transport multimodal de la région

Objectifs d'interventions

- 2.1 Élaborer la problématique et le plan de transport intégré de la Côte-Nord et mettre en place son plan d'exécution et de gestion;
- 2.2 Associer le milieu à l'élaboration du plan et à son exécution.

3- Résoudre les problèmes d'engorgement à la traverse Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine

Objectifs d'interventions

- 3.1 Étudier la possibilité d'augmenter la capacité de transport des navires existants;
- 3.2 Étudier la faisabilité de solutions à long terme.

4- Assurer la distribution des produits pétroliers en moyenne et Basse-Côte-Nord

Objectifs d'interventions

- 4.1 Négocier un contrat d'approvisionnement avec une pétrolière;
- 4.2 Mettre en place une structure permanente de gestion.

AXE : RESSOURCES NATURELLES

Consolider et accroître l'exploitation des ressources naturelles et leur première transformation

et accroître significativement leur deuxième et troisième transformation.

Priorités de développement

1- Augmenter la production des produits de la forêt

Objectifs d'interventions

- 1.1 Pour augmenter la production de bois d'oeuvre et des pâtes et papiers, exploiter les matières ligneuses sous-utilisées (réf.: annexe 1);
- 1.2 Favoriser l'utilisation des résidus pour la production de pâtes et papiers, de panneaux agglomérés et d'énergie (réf.: annexe 1).

2- Promouvoir l'exploration minière et l'industrie minière d'exploitation

Objectifs d'interventions

- 2.1 Promouvoir l'exploration et favoriser le développement de l'industrie métallurgique et de l'industrie minière d'exploitation des minéraux industriels tout en faisant primer le critère de qualité des projets;
- 2.2 Soutenir et accentuer le financement de l'exploration minière (réf.: annexe 1).

3- Favoriser la diversification des entreprises existantes engagées dans la capture et la transformation des produits marins et soutenir les efforts de développement en aquaculture

Objectifs d'interventions

- 3.1 Développer la pêche et la transformation des espèces sous-utilisées désignées (pélagiques, mollusques et échinoïdés);
- 3.2 Privilégier la transformation des produits dans la région immédiate des sources d'approvisionnement;
- 3.3 Assurer la maîtrise des techniques d'élevage en vue de développer l'aquaculture et l'élevage des ressources marines;
- 3.4 Entreprendre des efforts de mise en marché et de commercialisation des produits.

AXE : RESSOURCES NATURELLES (suite)

4- Consolider la production agricole et accompagner le développement de certaines productions spécialisées

Objectifs d'interventions

- 4.1 Consolider la production laitière, l'horticulture en serres et développer la production bovine, horticole de plein champs et des petits fruits;
 - 4.2 Soutenir le développement de petites entreprises de transformation bio-alimentaire.
- 5- *Soutenir les activités de R. & D. et l'innovation technologique en partenariat avec l'entreprise privée*

Objectif d'intervention

- 5.1 Faciliter l'accès des PME manufacturières à l'information scientifique et technique, aux programmes gouvernementaux et aux services d'organismes publics de R. & D. dans les domaines : forêt, mines, pêches, environnement, électricité (réf.: annexe 1).
- 6- *Assurer le développement et la réalisation d'activités innovatrices de 2ième et 3ième transformation*

Objectifs d'interventions

- 6.1 Soutenir l'implantation de la qualité totale;
 - 6.2 Supporter les projets de R. & D.;
 - 6.3 Favoriser la formation de réseaux d'entreprises;
 - 6.4 Favoriser l'apport d'investissements étrangers et la formation d'alliances stratégiques avec des entreprises étrangères.
- 7- *Développer la sous-traitance et soutenir la commercialisation sur les marchés extérieurs*

Objectifs d'interventions

- 7.1 Identifier les créneaux de sous-traitance;
- 7.2 Soutenir la création d'un service régional d'exportation.

AXE : RESSOURCES NATURELLES (suite)

- 8- *Mettre en valeur le potentiel des lots privés et des terres publiques intramunicipales (TPI) et reconnaître la vocation multiressources des TPI*

Objectifs d'interventions

- 8.1 S'assurer de la compatibilité des schémas d'aménagement des MRC avec le Plan d'affectation des terres publiques;
- 8.2 Établir les conditions de mise en valeur des lots;
- 8.3 Mettre en place des mécanismes de gestion des ressources dans la zone de la forêt habitée, s'appuyant sur un partenariat gouvernement / milieu, pour assurer un développement durable de ses différents potentiels comprenant la forêt publique, la forêt privée et des usages récréo-touristiques, agricole ou autres.

AXE : LE TOURISME

Positionner la Côte-Nord comme destination touristique majeure principalement pour le tourisme de grande nature - aventure.

Priorités de développement

- 1- *Développer les équipements et les services de soutien aux produits "Grande nature - aventure" et "Motoneige"*

Objectifs d'interventions

- 1.1 Commercialiser les produits sur les marchés prioritaires du Québec;
 - 1.2 Localiser les projets dans les zones à meilleurs potentiels (pourvoiries, parcs et réserves).
- 2- *Consolider et élargir l'éventail des activités de chasse et pêche sportives et accentuer leur promotion*

Objectifs d'interventions

- 2.1 Développer la pêche au saumon et la chasse au caribou;
 - 2.2 Développer des pourvoiries de pêche au saumon en Minganie et en Basse-Côte-Nord;
 - 2.3 Optimiser l'exploitation de la chasse au cerf de Virginie dans l'Île d'Anticosti.
- 3- *Développer les équipements et les services de soutien aux produits "Circuit route des baleines" et "Séjour de villégiature"*

Objectif d'intervention

- 3.1 Mettre en valeur les attraits naturels, patrimoniaux, culturels, récréatifs et sportifs (réf.: annexe 1).
- 4- *Moderniser et diversifier l'hébergement commercial existant*

Objectifs d'interventions

- 4.1 Intégrer les établissements aux éléments attractifs;
- 4.2 Accroître la capacité d'accueil en Minganie et en Basse-Côte-Nord.

AXE : LE TOURISME (suite)

- 5- *Accroître le partenariat entre l'industrie touristique, les partenaires extérieurs et Tourisme Québec en optimisant l'utilisation des mécanismes existants dont les ATR*

Objectif d'intervention

- 5.1 Commercialiser les forfaits basés sur les produits prioritaires auprès des marchés prioritaires du Québec.

ANNEXE À L'ENTENTE - CADRE
CIBLES D'INTERVENTIONS

AXE : LE SUPPORT À L'ÉCONOMIE DE BASE

Priorité N° 13

Objectifs d'interventions

13.3 Favoriser le financement du démarrage d'entreprises

Cible d'intervention

- Favoriser le financement du démarrage et de l'expansion des TPE et PME, principalement dans les industries de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} transformation des ressources naturelles.

13.4 Favoriser l'implantation des sociétés régionales et locales de capital de risque

Cible d'intervention

- En partenariat financier avec le milieu, à l'échelon des MRC et de la région.

AXE : RESSOURCES NATURELLES

Priorité N° 1

Objectifs d'interventions

1.1 Pour augmenter la production de bois d'oeuvre et des pâtes et papiers, exploiter les matières ligneuses sous-utilisées

Cibles d'interventions

- Favoriser l'exploitation des résineux dans les secteurs de Natashquan et de l'Île d'Anticosti;
- Favoriser la transformation de la pâte en papier et la fabrication de produits de plus grande valeur ajoutée;
- Favoriser l'utilisation du bois de feuillus de trituration;
- Favoriser l'utilisation du bois de feuillus de faible qualité pour rentabiliser les récoltes.

- 1.2 Favoriser l'utilisation des résidus pour la production de pâtes et papiers, de panneaux agglomérés et d'énergie

Cible d'intervention

- Favoriser l'utilisation de résidus (sciures, planures) et des fibres recyclées pour la production de pâtes et papiers, de panneaux agglomérés et pour la production d'énergie (cogénération).

Priorité N° 2

Objectif d'intervention

- 2.2 Soutenir et accentuer le financement de l'exploration minière

Cible d'intervention

- Soutenir et accentuer le financement de l'exploration minière en étudiant notamment la possibilité de bonifier le régime des actions accréditives.

Priorité N° 5

Objectif d'intervention

- 5.1 Faciliter l'accès des PME manufacturières à l'information scientifique et technique, aux programmes gouvernementaux et aux services d'organismes publics de R. & D. dans les domaines : forêt, mines, pêches, environnement, électricité.

Cibles d'interventions

- Dans le domaine forestier, en vue d'accroître la 2^e et 3^e transformation de la ressource ligneuse;
- Dans le domaine de l'extraction du minerai et de la transformation des minéraux, métaux et leurs résidus, en vue de développer de nouveaux procédés;
- Dans le domaine des pêches, en vue de développer des procédés destinés à la valorisation et l'utilisation commerciale des résidus issus de la transformation des ressources marines;
- Dans le domaine de l'environnement, en vue de favoriser la réduction des déchets et trouver des solutions aux problèmes environnementaux particuliers à la région;
- Dans le domaine de l'électricité, en matière de production, de transport et de distribution d'électricité ainsi qu'en matière d'étude d'impact et de suivi environnemental.

AXE : LE TOURISME

Priorité N° 3

Objectif d'intervention

3.1 Mettre en valeur les attraits naturels, patrimoniaux, culturels, récréatifs et sportifs

Cibles d'interventions

- Entre les pôles de Tadoussac et Havre-St-Pierre / Natashquan (incluant l'Ile d'Anticosti) pour le produit "Circuit";
- À Tadoussac et dans les municipalités environnantes pour le produit "Séjour de villégiature".

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 8 : LE TRANSPORT ROUTIER SUR LA CÔTE-NORD

Analyse et rédaction : Pierre Lord, ingénieur, Service du support technique
François Bissonnette, urbaniste, Service du support technique
Mario Desbiens, aménagiste, Service des inventaires et du plan de la Côte-Nord

Collaboration : Francine Buteau, statisticienne, Service des chaussées
Gilles Dussault, ingénieur, Service du support technique
Gilles Fournier, Service des politiques en transport multimodal
Marcel Gagné, ingénieur, Service du plan, des programmes et de l'allocation des ressources
Rina Gagné, technicienne, Service des inventaires et du plan de la Côte-Nord
Marc Lachance, technicien, Service du support technique
Jean Laplante, ingénieur, Service des chaussées
Hélène Poulin, statisticienne, Service de sécurité
Jocelyn Santerre, technicien, Service du plan, des programmes et de l'allocation des ressources
Madeleine Nadeau, stagiaire

Version juin 1998

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

8.1.	HIÉRARCHIE, FONCTION ET ARTICULATION DU RÉSEAU ROUTIER.....	1
8.2.	CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU RÉSEAU ROUTIER.....	1
8.2.1	Profil en long et courbes (présence de déficiences géométriques sur certains tronçons)	1
8.2.2	Profil en travers (adapté à la demande)	2
8.2.3	État structural du réseau routier (majoritairement en bon état)	2
8.3.	CARACTÉRISTIQUES DE LA CIRCULATION	13
8.3.1	Débits actuels	13
8.3.2	Capacité et niveaux de service actuel (Une offre répondant généralement à la demande)	23
8.4.	LE CAMIONNAGE	24
8.4.1	Composition du trafic lourd de la Côte-Nord.....	24
8.4.2	Le réseau de camionnage Une politique nationale.....	28
8.4.3	Enquête auprès des entreprises effectuant du transport de marchandises par route (Une perception qui diverge quelquefois des statistiques officielles)	29
8.4.4	L'environnement économique et réglementaire.....	38
8.5.	ORIGINE ET DESTINATION DES DÉPLACEMENTS	42
8.5.1	L'enquête origine-destination à Tadoussac et à Sacré-Coeur.....	42
8.5.2	L'enquête Origine/Destination Matane–Baie-Comeau–Godbout.....	48
8.5.3	L'enquête Origine/Destination à Manic 5.....	53
8.6.	LA SÉCURITÉ DE LA ROUTE.....	54

ANNEXE

LISTE DES FIGURES

Figure 1 – Évolution du débit journalier moyen mensuel (stations de comptage permanente)	15
Figure 2 – Variation du débit journalier selon les mois à Baie-Sainte-Catherine	16
Figure 3 – Variation du débit journalier selon les mois à Ragueneau	17
Figure 4 – Variation du débit journalier selon les mois à Franquelin.....	17
Figure 5 – Variation du débit journalier selon les mois à Moisie	18
Figure 6 – Comparaison des heures de pointe les plus fortes de l'année, des heures moyennes et des jours types à Baie-Sainte-Catherine	19
Figure 7 – Comparaison des heures de pointe les plus fortes de l'année, des heures moyennes et des jours types à Ragueneau	19
Figure 8 – Comparaison des heures de pointe les plus fortes de l'année, des heures moyennes et des jours types à Franquelin.....	20
Figure 9 – Comparaison des heures de pointe les plus fortes de l'année, des heures moyennes et des jours types à Moisie	20
Figure 10 – Évolution de la circulation observée au compteur permanent et au traversier (Baie-Sainte-Catherine à Tadoussac)	21
Figure 11 – Évolution de la circulation sur la Côte-Nord	22
Figure 12 – Niveaux de service actuel sur la route 138	23
Figure 13 – Répartition mensuelle des types de véhicules transportés au traversier de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine	25
Figure 14 – Évolution mensuelle de l'intensité et de l'importance relative du camionnage au traversier Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine	25
Figure 15 – Évolution des types de véhicules lourds sur le traversier Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine	26
Figure 16 – Débits annuels de transport du bois et des produits du bois sur le réseau national selon les estimations 1990-1995-1996	27
Figure 17 – Enquête Origine/Destination (description des buts des déplacements route 138–Tadoussac).....	42
Figure 18 – Enquête Origine/Destination (description des buts des déplacements route 172–Sacré-Cœur)	43
Figure 19 – Enquête Origine/Destination sur la route 138 à Tadoussac (répartition des origines et destinations sur la Côte-Nord)	44
Figure 20 – Enquête Origine/Destination sur la route 138 à Tadoussac (répartition des origines et destinations externes à la Côte-Nord)	44
Figure 21 – Enquête Origine/Destination (description des marchandises transportées sur la route 138 à Tadoussac).....	45
Figure 22 – Enquête Origine/Destination (description des marchandises transportées sur la route 172)	45
Figure 23 – Enquête Origine/Destination sur la route 172 à Sacré-Cœur (répartition des origines et destinations de la Côte-Nord)	47

Figure 24 – Enquête Origine/Destination sur la route 172 à Sacré-Cœur (répartition des origines et destinations externes à la Côte-Nord)	47
Figure 25 – Évolution du débit journalier moyen annuel transporté par le traversier de Matane–Baie-Comeau–Godbout.....	48
Figure 26 – Variation du débit journalier moyen mensuel au traversier de Matane–Baie-Comeau–Godbout	49
Figure 27 – Description du débit journalier moyen mensuel pour chaque liaison	49
Figure 28 – Enquête Origine/Destination (description des buts des déplacements au traversier Matane–Baie-Comeau–Godbout).....	50
Figure 29 – Enquête Origine/Destination Matane–Baie-Comeau–Godbout (répartition des types de véhicules).....	51
Figure 30 – Enquête Origine/Destination Matane–Baie-Comeau–Godbout (répartition des origines-et destinations sur la Côte-Nord).....	52
Figure 31 – Enquête Origine/Destination de Matane–Baie-Comeau–Godbout (répartition des origines et destinations externes à la Côte-Nord)	52
Figure 32 – Enquête Origine/Destination des usagers de la route 389 (Répartition des Origines et Destination au nord de Manic 5)	53
Figure 33 – Enquête Origine/Destination des usagers de la route 389 (Description des marchandises transportées).....	54
Figure 34 – Évolution du nombre d'accidents sur l'ensemble du Québec selon la nature des dommages.....	55
Figure 35 – Évolution du nombre d'accidents sur la Côte-Nord selon la nature des dommages.....	55
Figure 36 – Ensemble des accidents avec blessures ou mortalités selon la fonction de la personne impliquée	56
Figure 37 – Nombre de blessés graves selon la fonction.....	57
Figure 38 – Nombre de victimes selon la fonction.....	58
Figure 39 – Évolution de la répartition des accidents en fonction des axes routiers.....	59
Figure 40 – Indicateurs de sécurité routière sur la route 138	60
Figure 41 – Statistiques d'accidents sur la route 138 (comportant blessés légers, blessés graves ou mortalité).....	61
Figure 42 – Indicateurs de sécurité routière sur la route 172	62
Figure 43 – Indicateurs de sécurité routière sur la route 389	63
Figure 44 – Indicateurs de sécurité routière sur la route 385	63
Figure 45 – Nombre d'accidents par M.R.C.	64
Figure 46 – Répartition des véhicules en circulation par M.R.C., selon le type d'utilisation et le type de véhicules.....	65

LISTE DES CARTES

Carte 1 – Réseau du transport routier et les autres modes.....	3
Carte 2 – Caractéristiques géométriques de la route	5
Carte 3 – Route 389 Le type de terrain et les courbes sous-standards	7
Carte 4 – État de la chaussée IRI 1996	9
Carte 5 – Débit journalier sur le réseau supérieur.....	11
Carte 6 – Réseau de camionnage.....	31

INTRODUCTION

En rejoignant Fermont, à la fin des années 80, et en atteignant Natasquan, en 1996, la Côte-Nord s'est dotée d'un réseau routier national et régional lui permettant de rejoindre des lieux très éloignés. Un tel réseau a favorisé l'expansion et une augmentation de la circulation particulièrement celle du trafic lourd. Ce faisant, l'écoulement de la circulation, la sécurité sur les routes, l'accès aux ressources, la desserte des entreprises et les répercussions sur l'environnement s'en trouvent sensiblement modifiés.

Toutes ces répercussions ne peuvent être traitées abondamment dans le présent chapitre. C'est pourquoi plusieurs de celles-ci se retrouvent dans d'autres chapitres consacrés à la problématique des transports sur la Côte-Nord. Ainsi, la section 4.2.1 du chapitre sur les activités économiques de la Côte-Nord et le chapitre 16, consacré aux routes d'accès sur les Terres publiques, abordent de manière plus détaillée l'importante question du transport des produits forestiers, le chapitre 5 aborde celles du transport des matières dangereuses, des répercussions de transport sur le milieu naturel, des zones d'érosion et d'instabilité du sol à proximité des routes, du paysage, le chapitre 9 traite de la question de la gestion des corridors routiers en milieu rural et en traversée d'agglomération.

Quant au présent chapitre, c'est plutôt un portrait d'ensemble du réseau routier sous différents aspects qui est présenté. Ce portrait devrait permettre une meilleure connaissance des forces et des faiblesses du réseau, faciliter l'élaboration d'un diagnostic d'ensemble et l'émergence des propositions d'intervention adaptées à l'ampleur des problèmes rencontrés. Ainsi, il sera traité successivement la hiérarchie et l'articulation du réseau routier de la Côte-Nord, les caractéristiques physiques de celui-ci, les caractéristiques de la circulation, l'importance de l'industrie du camionnage, les origines et les destinations de la circulation sur la Côte-Nord, la sécurité du réseau routier existant.

8.1. HIÉRARCHIE, FONCTION ET ARTICULATION DU RÉSEAU ROUTIER

La route 138 constitue l'ossature du réseau routier de la Côte-Nord, tel qu'illustré à la carte 1. Elle assure les échanges entre une grande partie de la Côte-Nord, soit jusqu'à la municipalité de Natashquan ainsi qu'avec la région de Charlevoix et les régions situées plus à l'ouest.

Trois routes numérotées intersectent la route 138, d'ouest en est. Ces routes sont la route 172 qui permet les liaisons avec le Saguenay–Lac-Saint-Jean, la route 385 qui relie Forestville aux secteurs d'exploitation forestière et la route 389 qui relie Baie-Comeau avec le Nord du Québec et le Labrador.

À remarquer également que c'est en bordure de la route 138 que sont localisés les principaux ports et aéroports de la Côte-Nord ainsi que les traverses maritimes.

8.2. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU RÉSEAU ROUTIER

Successivement dans ce sous-chapitre, les éléments suivants seront exposés soit : la situation des routes sur la Côte-Nord en ce qui a trait à la présence de pentes et de courbes, à la largeur et au nombre de voies (profil en travers) et l'état de la chaussée (état structural).

8.2.1 Profil en long et courbes (présence de déficiences géométriques sur certains tronçons)

Route 138

La topographie du terrain traversé par la route 138 est très variée. Les caractéristiques géométriques qui ont été identifiées et localisées à la carte 2 sont les pentes critiques (lorsqu'un camion type gravissant cette pente subit une réduction de vitesse de 25 km/h par rapport à sa vitesse initiale) et les courbes sous-standard qui sont des courbes où la différence entre la vitesse affichée et la vitesse sécuritaire est plus grande ou égale à 10 km/h (la vitesse sécuritaire correspondant à celle à laquelle un automobiliste peut circuler dans une courbe horizontale sans percevoir de poussée brusque vers l'extérieur). Elles se déterminent au moyen d'un micro-ordinateur qui tient compte de la courbure et du devers de la route. Les pentes critiques et les courbes sous-standard sont concentrées plus particulièrement dans certains secteurs de Tadoussac à Bergeronnes, de l'est de Baie-Comeau à Godbout et à l'est de Sept-Îles principalement sur le territoire de Rivière-au-Tonnerre. Cette concentration de courbes et de pentes crée dans ces secteurs de longs intervalles sans possibilités de dépassement qui atteignent respectivement près de 11 km à Tadoussac et 16 km à Rivière-au-Tonnerre (secteur d'Aguanish à Natashquan).

Route 172

On retrouve quelques pentes critiques et une seule courbe sous-standard sur le tronçon de la route 172 à l'étude.

Route 385

La géométrie de la route 385 présente plusieurs déficiences. Près de 80 courbes sous-standard y sont dénombrées. Plus de 40 % du tronçon est ondulé avec la présence de plusieurs pentes critiques dont quelques-unes sont illustrées à la carte 2.

Route 389

La route 389 se démarque par la sinuosité de son parcours, particulièrement au sud de la centrale Manic 5. Plus de 300 courbes sous-standard y sont relevées et compilées sur la carte 3 pour chaque tronçon-section. Ce secteur de la route 389 se caractérise par un terrain ondulé avec la présence de secteurs montagneux dans les tronçons situés immédiatement au nord de Baie-Comeau et au sud de Manic 5.

Le tronçon de route situé dans la MRC de Caniapiscau se distingue par un terrain relativement plat avec une particularité propre au secteur de Fire Lake à Mont-Wright, soit le cumul de déficiences importantes tant au niveau des alignements horizontal et vertical qu'au niveau du croisement fréquent de la voie ferrée, la route se situant même à certains endroits dans l'emprise de celle-ci.

8.2.2 Profil en travers (adapté à la demande)

Le profil approprié pour une route nationale avec un débit journalier moyen annuel supérieur à 2 000 véhicules en milieu rural est de type B avec deux voies de 3,70 m et des accotements de 3,0 m alors que pour un débit compris entre 500 et 2 000 véhicules, le type C est approprié avec des voies de 3,5 m et des accotements de 2,5 m. La route 138 tend en général vers ces profils selon l'importance de la circulation avec dans certains cas des divergences plus ou moins appréciables. On doit noter qu'à ces profils s'ajoutent à l'occasion des surlargeurs à des intersections, des voies lentes dans les pentes et des voies additionnelles pour former quatre voies dans les milieux urbains, telles les traversées de Baie-Comeau et de Sept-Îles, entre autres. La localisation des principales surlargeurs est présentée à la carte 2. Les caractéristiques propres aux deux agglomérations de Sept-Îles et Baie-Comeau sont traitées particulièrement dans le chapitre 9 portant sur les corridors routiers en milieu rural et en traversée des agglomérations.

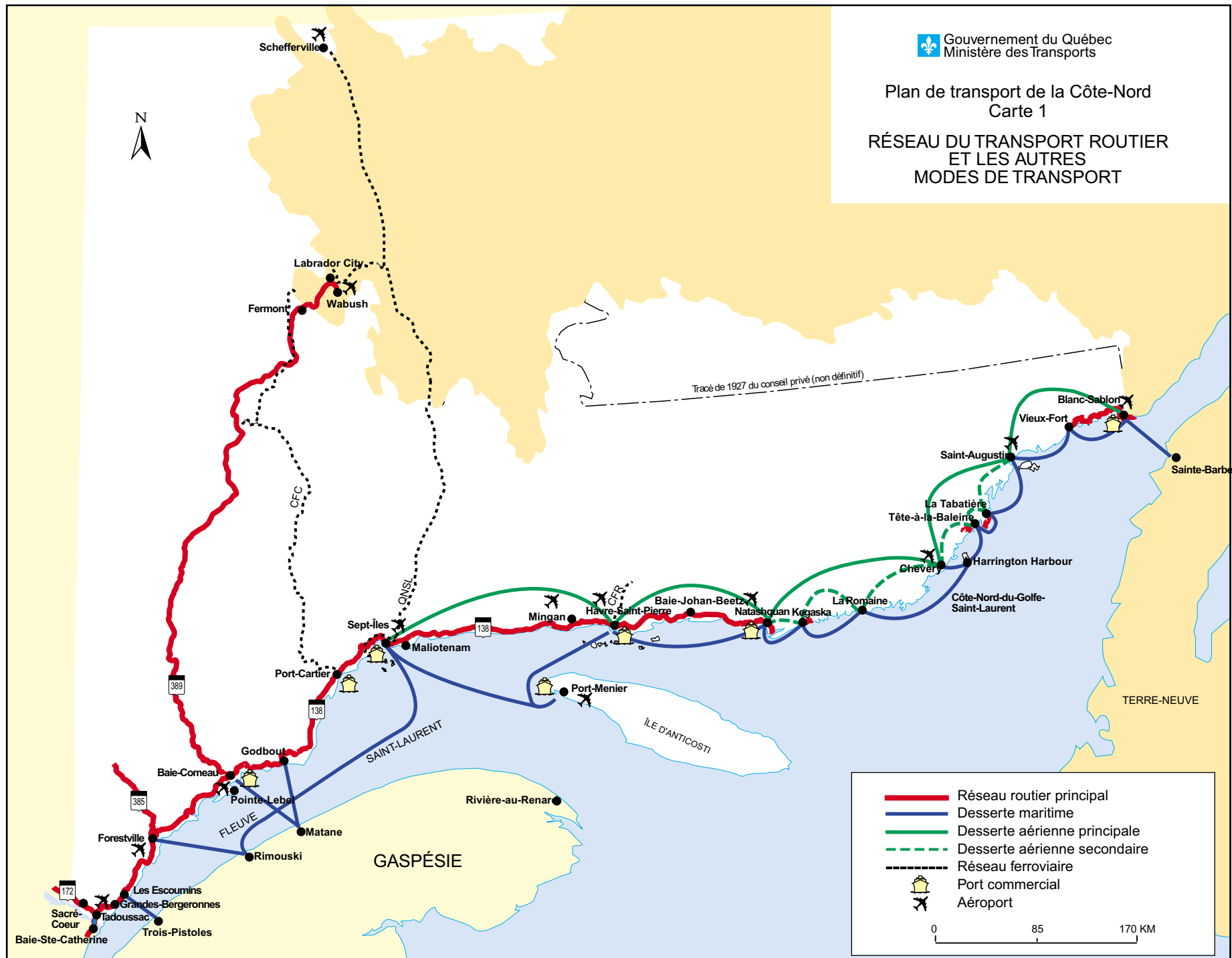
8.2.3 État structural du réseau routier (majoritairement en bon état)

Un inventaire de l'état structural des chaussées est présenté à la carte 4. Cet inventaire est défini à partir des relevés qui sont basés sur l'indice de rugosité internationale (IRI) permettant d'évaluer la qualité de roulement des véhicules sur une route. Cependant, il ne constitue qu'un des éléments servant à définir l'état des chaussées, l'orniérage et le taux de fissuration constituant deux autres indicateurs permettant de compléter l'évaluation.

Carte 1 – Réseau du transport routier et les autres modes

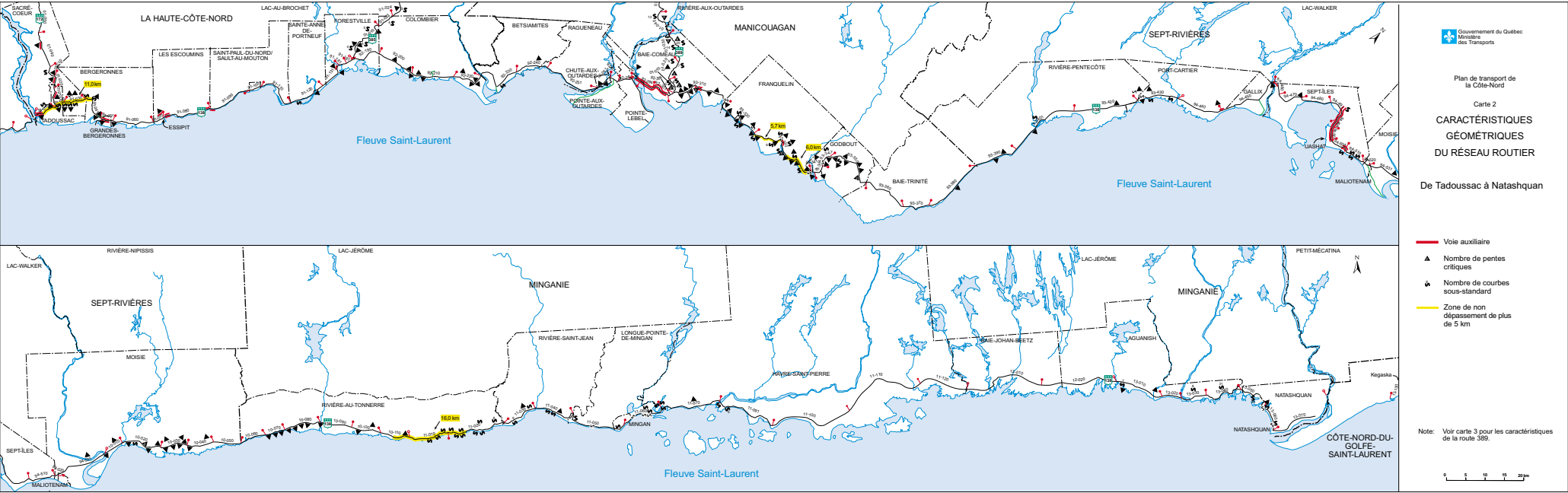
Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 1

RÉSEAU DU TRANSPORT ROUTIER
ET LES AUTRES
MODES DE TRANSPORT



Endos de la carte 1

Carte 2 – Caractéristiques géométriques de la route



Endos de la carte 2

Carte 3 – Route 389 Le type de terrain et les courbes sous-standards

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 3

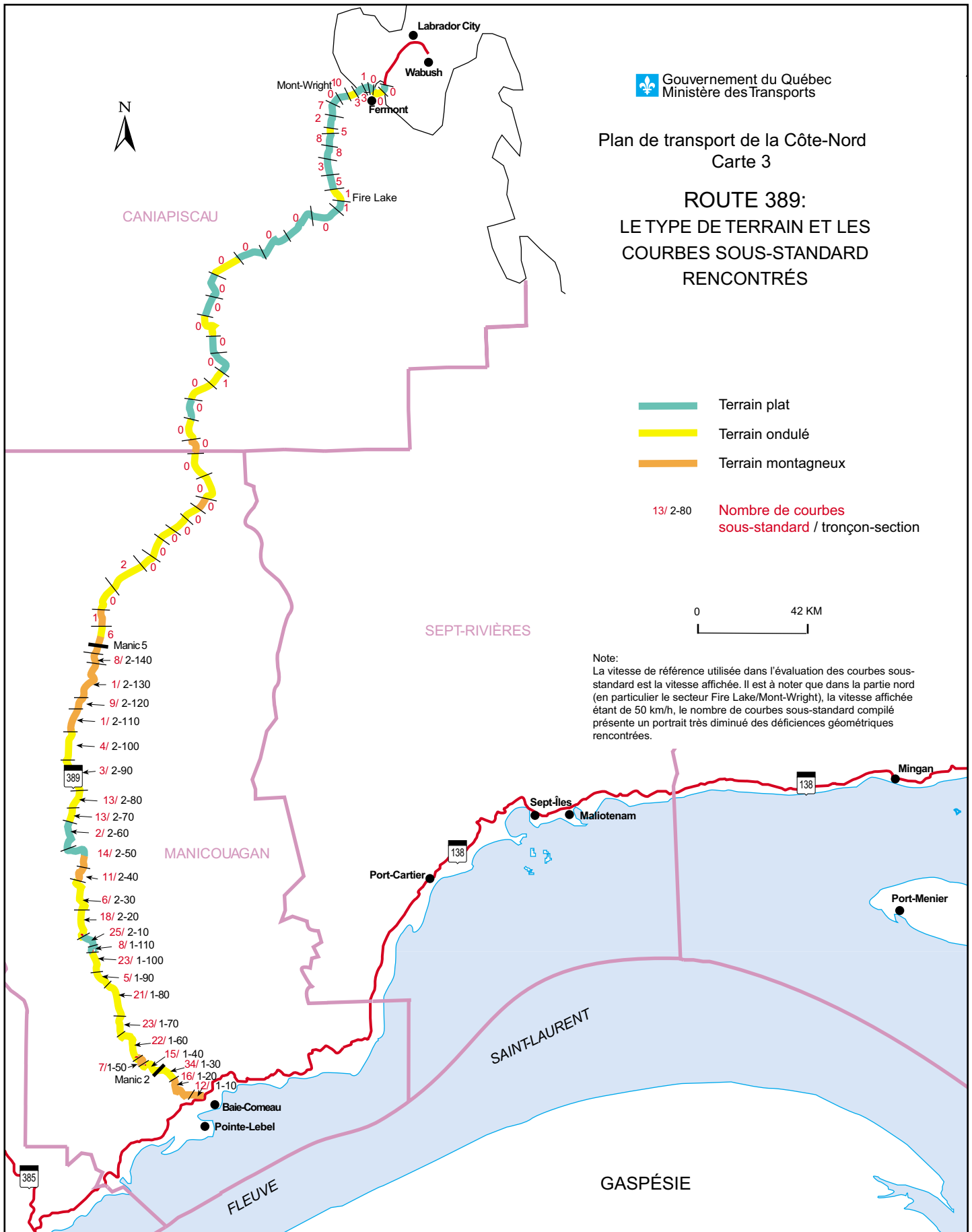
**ROUTE 389:
LE TYPE DE TERRAIN ET LES
COURBES SOUS-STANDARD
RENCONTRÉS**

- Terrain plat
- Terrain ondulé
- Terrain montagneux

13/ 2-80 Nombre de courbes
sous-standard / tronçon-section

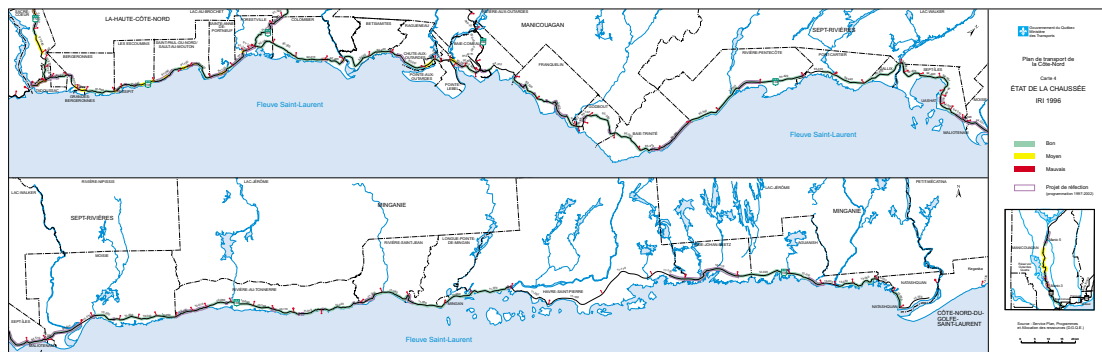
0 42 KM

Note:
La vitesse de référence utilisée dans l'évaluation des courbes sous-standard est la vitesse affichée. Il est à noter que dans la partie nord (en particulier le secteur Fire Lake/Mont-Wright), la vitesse affichée étant de 50 km/h, le nombre de courbes sous-standard compilé présente un portrait très diminué des déficiences géométriques rencontrées.



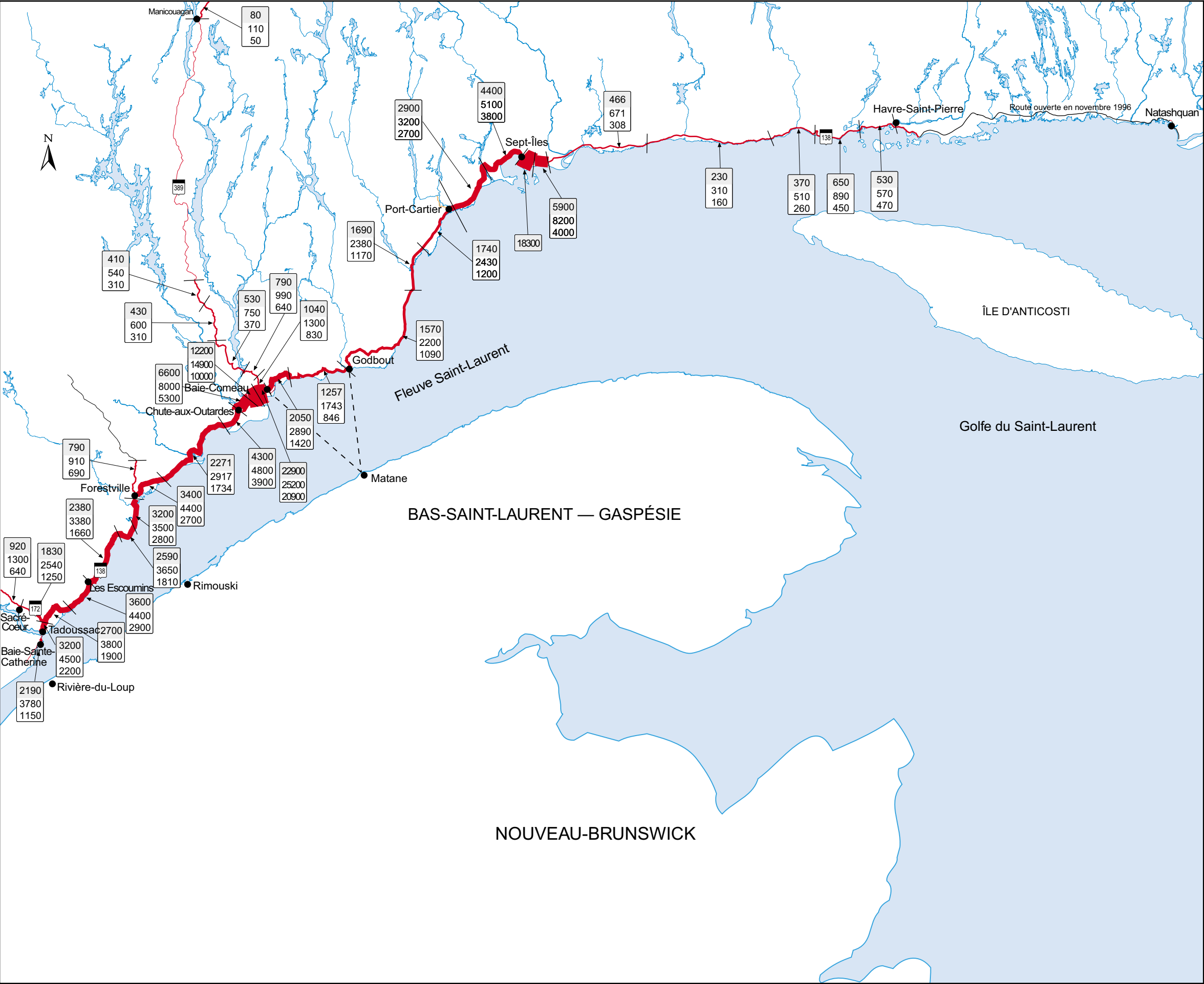
Endos de la carte 3

Carte 4 – État de la chaussée IRI 1996



Endos de la carte 4

Carte 5 – Débit journalier sur le réseau supérieur



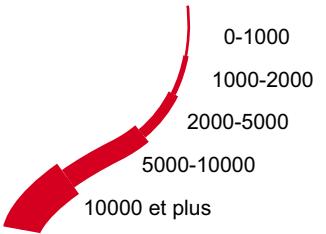
Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 5

DÉBIT JOURNALIER
SUR LE RÉSEAU SUPÉRIEUR
(1994)

- 3200 Débit journalier moyen annuel (DJMA)
- 4500 Débit journalier moyen estival (DJME)
- 2200 Débit journalier moyen hivernal (DJMH)
- Limite de zone

Nombre de véhicules



Endos de la carte 5

Il ressort de cet inventaire que l'état de la chaussée est dans la majeure partie de la route 138 en bon état, à l'exception de certains segments, dont l'état est qualifié de moyen ou mauvais. On retrouve entre autres des segments de longueur variable qualifiés de moyens entre Tadoussac et Bergeronnes, aux Escoumins, à Saint-Paul-du-Nord–Sault-au-Mouton, à Sainte-Anne-de-Portneuf, à Forestville, à Colombier, à Ragueneau, à Chute-aux-Outardes et à Baie-Comeau. Les sections qualifiées de mauvaises sont très ponctuelles et sont principalement localisées à Tadoussac et à Saint-Paul-du-Nord–Sault-au-Mouton. L'expression des besoins 1997-2002 pour les projets de conservation des chaussées et d'amélioration de la route sont illustrés à titre indicatif sur la même figure et sont ciblés en fonction des déficiences observées.

Un segment moyen est identifié également sur la route 172, au nord de Sacré-Cœur ainsi que sur une partie importante de la route 389. De plus, deux segments qualifiés de mauvais sont répertoriés sur cette route. Des projets de conservation de la chaussée sont cependant projetés pour ces segments. Le type d'analyse présentée précédemment ne s'applique que pour les routes asphaltées.

Les segments situés au nord de Manic 5 dont la route n'est pas pavée, n'ont par conséquent pu être analysés sous l'angle de l'état structural de ceux-ci.

8.3. CARACTÉRISTIQUES DE LA CIRCULATION

Les données de la circulation sur la Côte-Nord montrent des fluctuations importantes selon les routes et les sections de route rencontrées mais également selon les périodes de l'année. La présente section démontre les variations rencontrées du point de vue de l'espace géographique mais également de l'espace de temps. Les niveaux de service rencontrés sont également présentés.

8.3.1 Débits actuels

Demande concentrée particulièrement en milieu urbain

Le débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.) observé sur la Côte-Nord en 1994 est illustré à la carte 5. Ce débit est obtenu principalement à l'aide de quatre stations de comptage permanentes ainsi que d'un réseau de station de contrôle et d'échantillonnage réparti sur l'ensemble de la Côte-Nord. L'année 1994 a été choisie pour illustrer l'importance des débits de circulation sur la route 138 en raison d'une disponibilité plus grande des relevés aux stations de comptage permanentes que les années subséquentes. Cependant, les données compilées par la Société des traversiers à la traversée de Baie-Sainte-Catherine à Tadoussac, la porte d'entrée principale sur la Côte-Nord, permettent de suivre l'évolution jusqu'à la fin de l'année financière 1997, soit à la fin mars 1998; cela permet de constater que le débit journalier moyen annuel s'est accru de 2,5 % par année pour la période de 1994 à 1997. Le débit journalier moyen annuel sur la route 138 fluctue de près de 2 200 véhicules à Baie-Sainte-Catherine la porte d'entrée ouest de la Côte-Nord, à près de 3 000 véhicules à l'est de la route 172 avec des variations ponctuelles entre autres à l'approche des municipalités des Escoumins et Forestville. Près de l'agglomération de Baie-Comeau, le débit s'accroît progressivement de 4 300 véhicules

à l'ouest de Chute-aux-Outardes, à près de 23 000 véhicules entre les secteurs Mingan et Marquette à Baie-Comeau.

À l'est de Baie-Comeau, le débit journalier diminue à près de 2 000 véhicules à moins de 1 300 véhicules dans le secteur de Franquelin. Ce n'est que dépassé le village de Godbout qu'il recommence à croître pour atteindre près de 3 000 véhicules à l'est de Port-Cartier et plus de 18 000 véhicules au cœur de Sept-Îles. Plus à l'est, le débit journalier est généralement inférieur à 500 véhicules. Les débits journaliers estival et hivernal observés sur la route 138 seront traités principalement sous l'aspect évolution du débit journalier moyen mensuel par l'analyse des stations de comptage permanentes qui est présentée plus loin dans le texte.

Le D.J.M.A. observé sur la route 172 au sud de Sacré-Cœur est près de 1 800 véhicules, alors que le débit journalier moyen estival (D.J.M.E.) atteint plus de 2 500 véhicules et le débit journalier moyen hivernal (D.J.M.H.) moins de 1 300 véhicules. Au nord de Sacré-Cœur, les débits annuels, estival et hivernal, diminuent respectivement à près de 900, 1 300 et 600 véhicules.

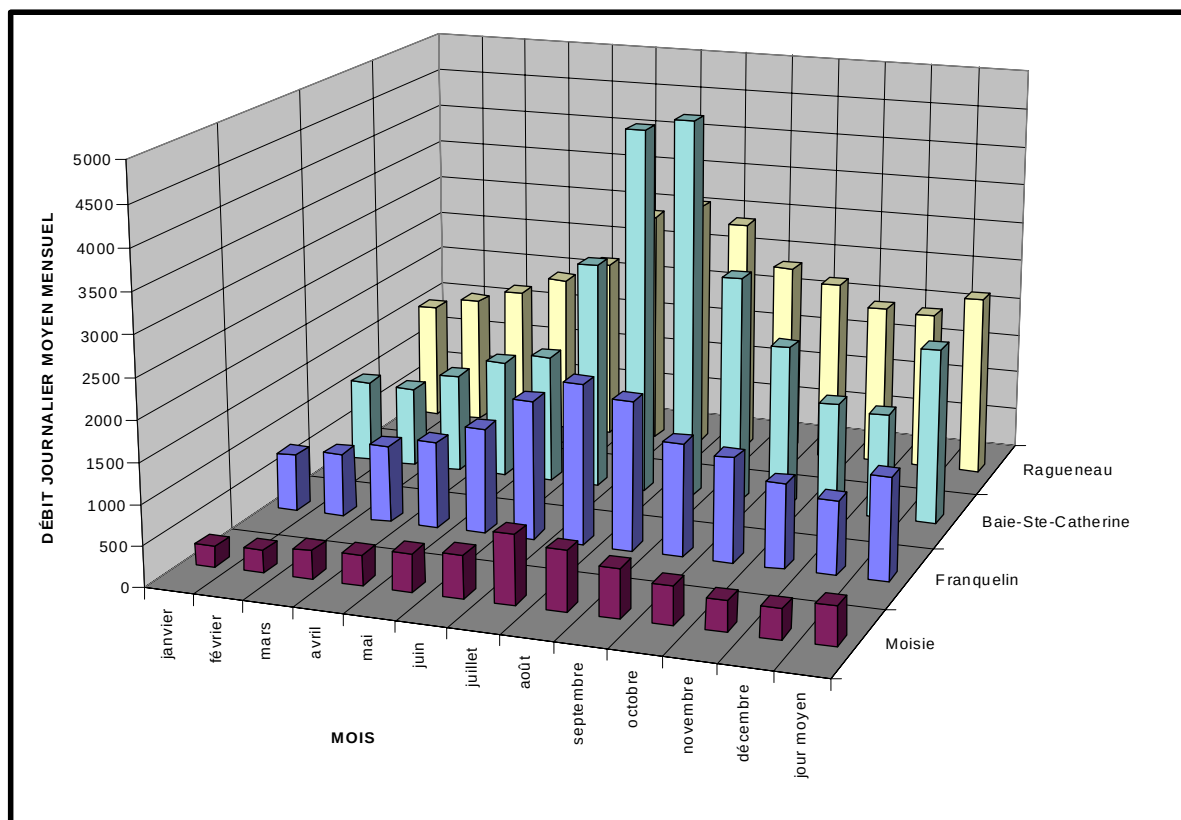
Sur la route 385, au nord de Forestville, les débits journaliers annuels, estival et hivernal, observés sont respectivement près de 800, 900 et 700 véhicules.

Au nord de Baie-Comeau, la route 389 a un débit journalier annuel, estival et hivernal depuis l'intersection avec la route 138 respectivement, de près de 1 000, 1 300 et 800 véhicules qui diminue à près de 500, 800 et 400 véhicules au nord de Manic 2, et à environ 80, 110 et 50 véhicules au nord de Manic 5.

Évolution mensuelle fluctuante (achalandage marqué en juillet et août)

L'évolution du débit journalier moyen mensuel de l'année 1994 est illustrée à la figure suivante pour 4 stations de comptage permanentes, soit celle de Baie-Sainte-Catherine, Ragueneau, Franquelin et Moisie.

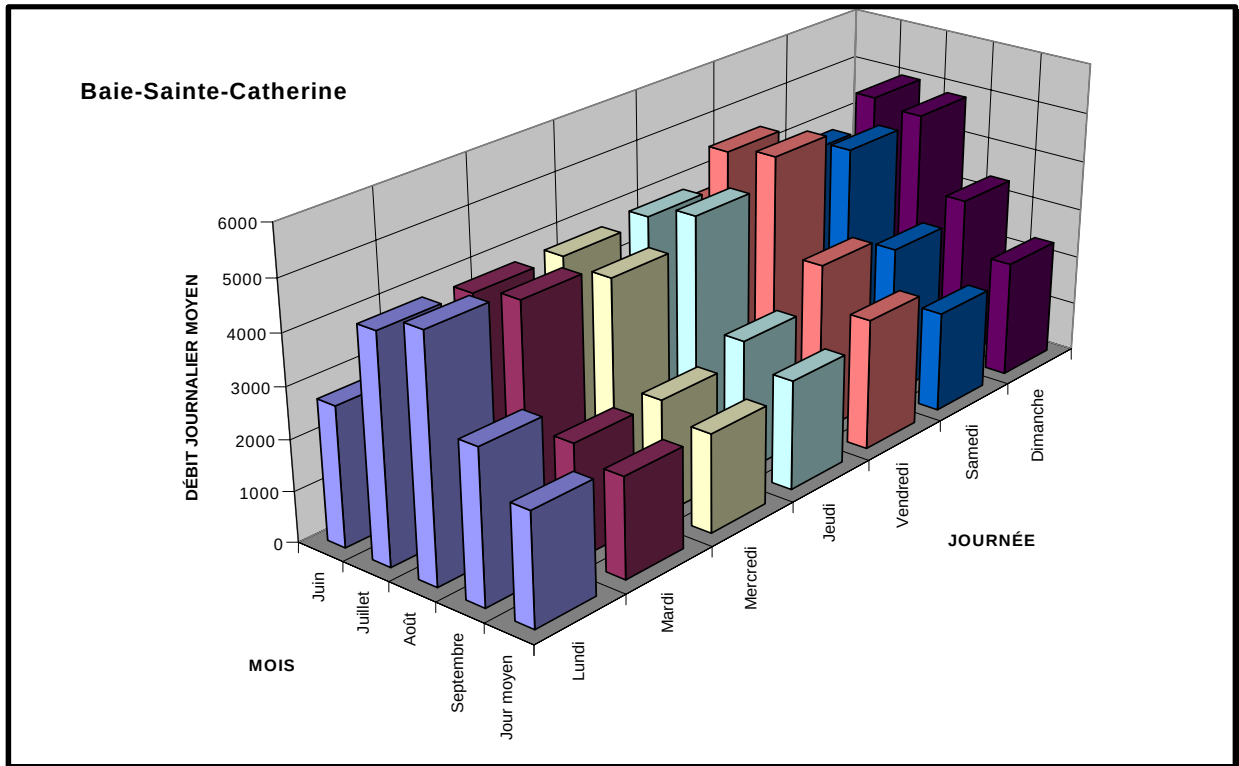
Figure 1 – Évolution du débit journalier moyen mensuel (stations de comptage permanente)



La variation saisonnière y est plus importante pour Baie-Sainte-Catherine avec un débit journalier moyen mensuel qui atteint plus de 4 600 et 4 750 véhicules respectivement en juillet et en août, ce qui représente plus de 2 fois le débit journalier moyen annuel qui est de 2 190 véhicules. Ragueneau présente un D.J.M.A. plus important, soit 2 270 véhicules, mais atteint près de 3 200 et 3 000 véhicules durant les mois de juillet et d'août. La variation du débit mensuel à Franquelin, à l'est de Baie-Comeau, est sensiblement la même, soit un débit mensuel en juillet et en août qui atteint près de 1,5 fois le D.J.M.A. de 1 260 véhicules. Les variations observées à Moisie, en juillet et en août sont du même ordre, soit plus de 1,5 fois le D.J.M.A. qui est de 470 véhicules.

L'évolution du débit journalier moyen pour les mois de la période estivale et la moyenne annuelle est illustrée aux figures suivantes pour les 4 compteurs mentionnés précédemment.

Figure 2 – Variation du débit journalier selon les mois à Baie-Sainte-Catherine



Les mois de juillet et d'août se démarquent davantage des autres périodes de l'année, plus particulièrement à Baie-Sainte-Catherine, où le dimanche et le vendredi atteignent en juillet une moyenne de près de 5 000 véhicules (2,3 fois le D.J.M.A). En août, le dimanche atteint près de 4 900 véhicules alors que le vendredi, il atteint une moyenne de près de 5 300 véhicules, soit plus du double (2,4 fois du D.J.M.A). L'évolution à Ragueneau est moins marquée durant la période estivale. Le vendredi principalement ressort de cette compilation, en atteignant plus de 1,6 fois le D.J.M.A. durant les mois de juin, de juillet et d'août.

Figure 3 – Variation du débit journalier selon les mois à Ragueneau

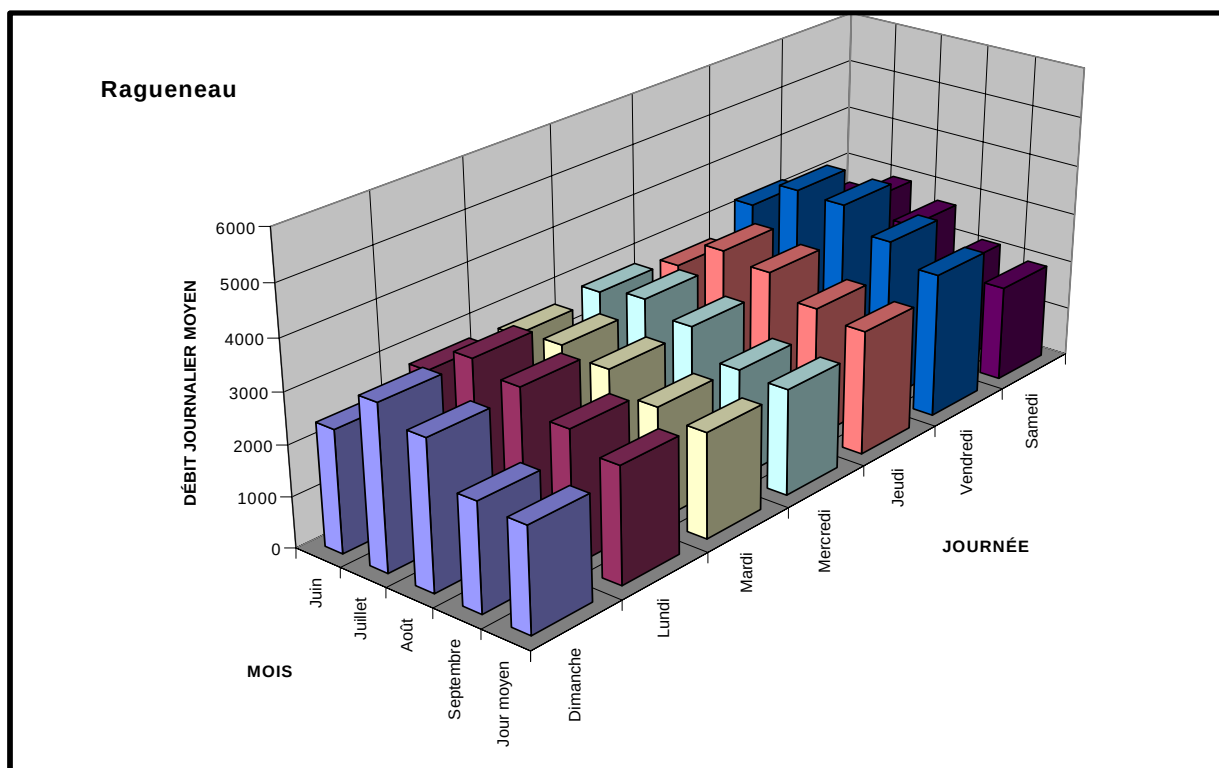


Figure 4 – Variation du débit journalier selon les mois à Franquelin

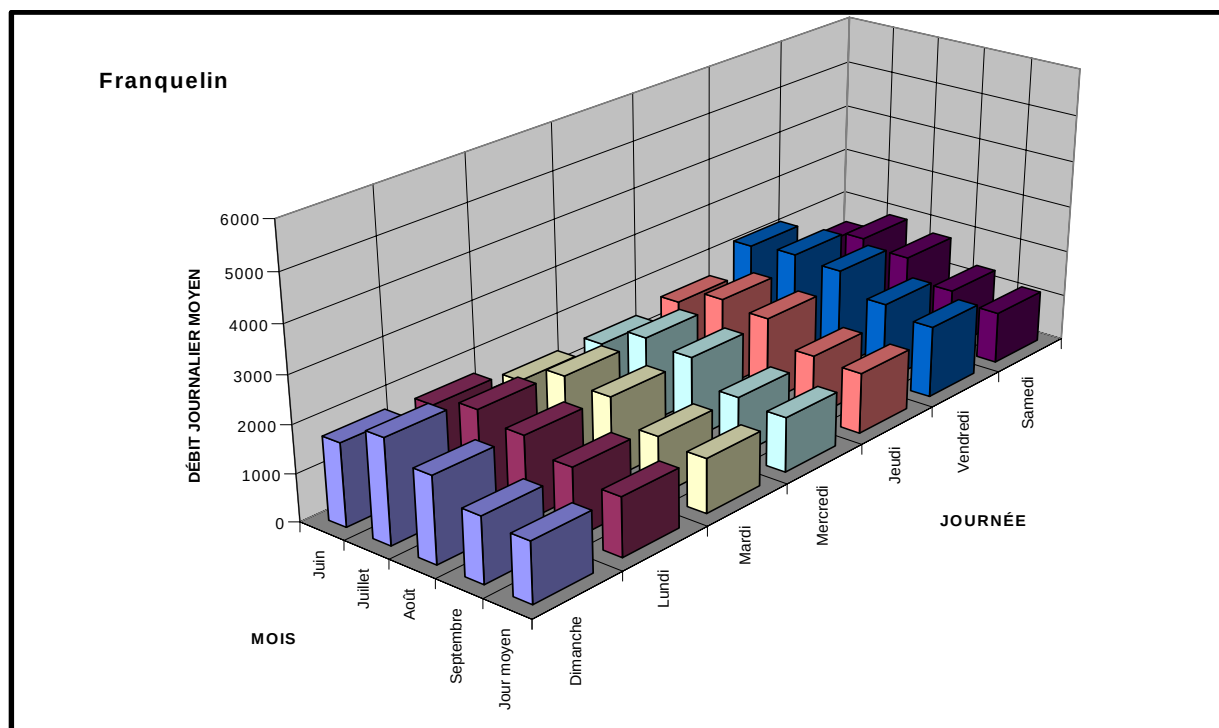
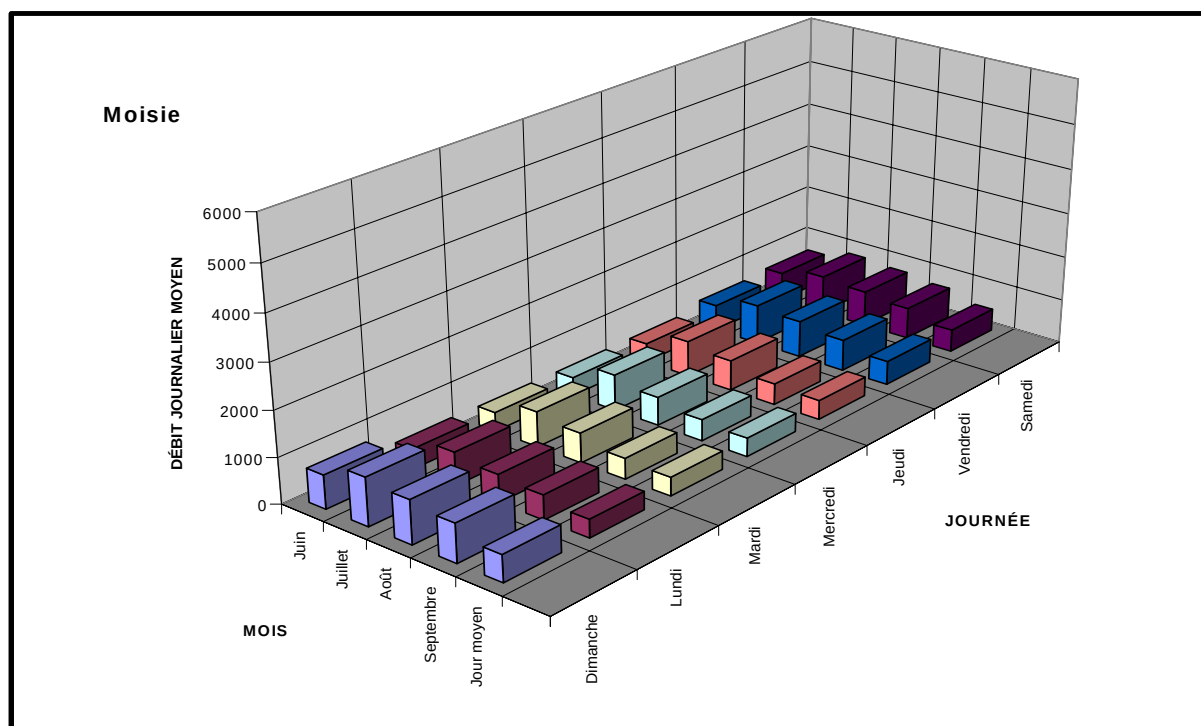


Figure 5 – Variation du débit journalier selon les mois à Moisie



C'est sensiblement la même chose pour Franquelin où le vendredi représente plus de 1,7 fois le D.J.M.A. de 1 260 véhicules. Il est à noter qu'en juillet, le dimanche atteint également plus de 1,7 fois le D.J.M.A. Une répartition horaire journalière moyenne annuelle de ces postes est présentée aux figures suivantes pour les journées types de l'année soit le samedi, le dimanche et le jour ouvrable moyen.

Une trentième heure qui excède de beaucoup les heures moyennes¹

Les heures de pointe des journées moyennes n'excèdent le pourcentage de 10% du D.J.M.A. que le dimanche à Baie-Sainte-Catherine, à Franquelin et à Moisie. L'illustration des heures de pointe les plus fortes observées durant l'année et présentées aux figures suivantes, permet de constater la différence importante entre la demande moyenne et celle de pointe. Ainsi pour Tadoussac, l'heure la plus forte de l'année, soit 590 véhicules, représente près de 27% du D.J.M.A., alors que la 30^e heure en importance égale à 470 véhicules représente près de 22 %. Ce qui est plus du double des valeurs moyennes observées. Pour la station de Ragueneau la 30^e heure, soit 310 véhicules représente moins de 14 % du D.J.M.A., alors qu'à Franquelin, avec 200 véhicules, elle représente près de 16%, et à Moisie, avec 90 véhicules, elle représente près de 20 % du D.J.M.A.

¹ La représentation des heures moyennes, des journées moyennes qui apparaît aux figures 6 à 9 est tirée de la compilation des répartitions horaires journalières du rapport annuel 1994, du recensement de la circulation sur les routes du Québec. Cette représentation est établie pour le samedi moyen, le dimanche moyen et les journées ouvrables moyennes. La 30^{ième} heure est extraite de la même compilation, et représente l'heure pour laquelle on a observée le 30^{ième} plus fort débit en importance, à une station de comptage permanente.

Figure 6 – Comparaison des heures de pointe les plus fortes de l'année, des heures moyennes et des jours types à Baie-Sainte-Catherine

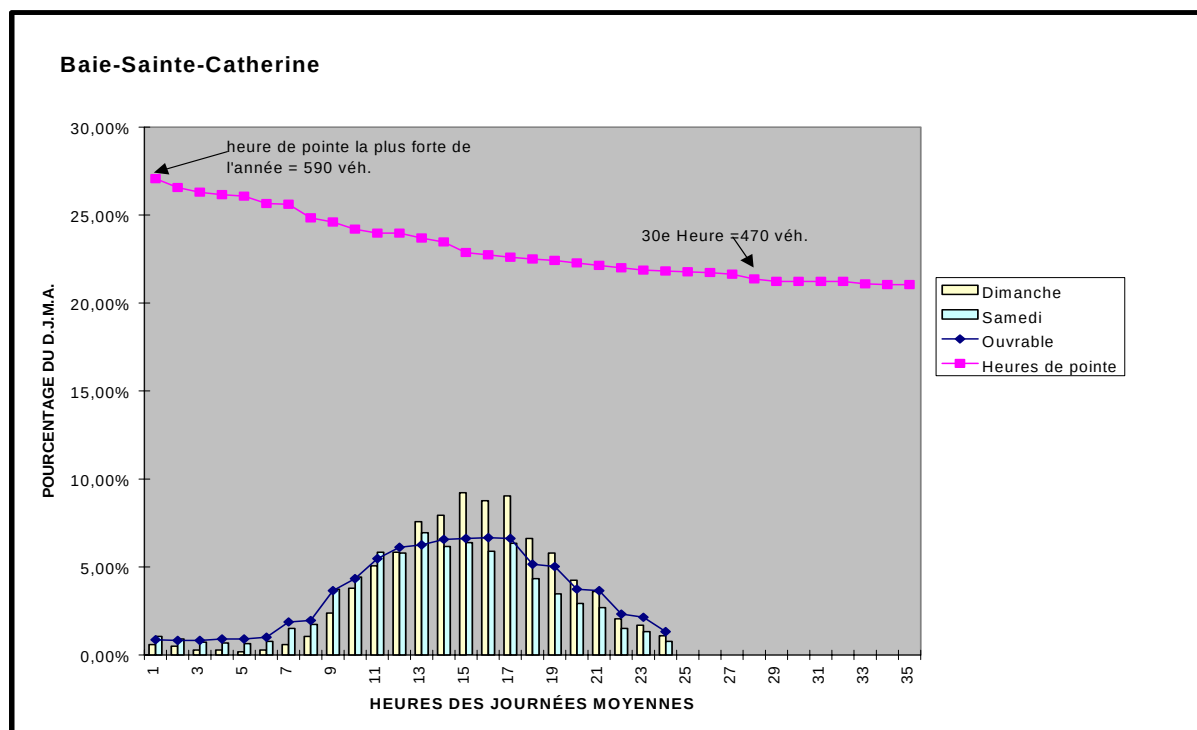


Figure 7 – Comparaison des heures de pointe les plus fortes de l'année, des heures moyennes et des jours types à Ragueneau

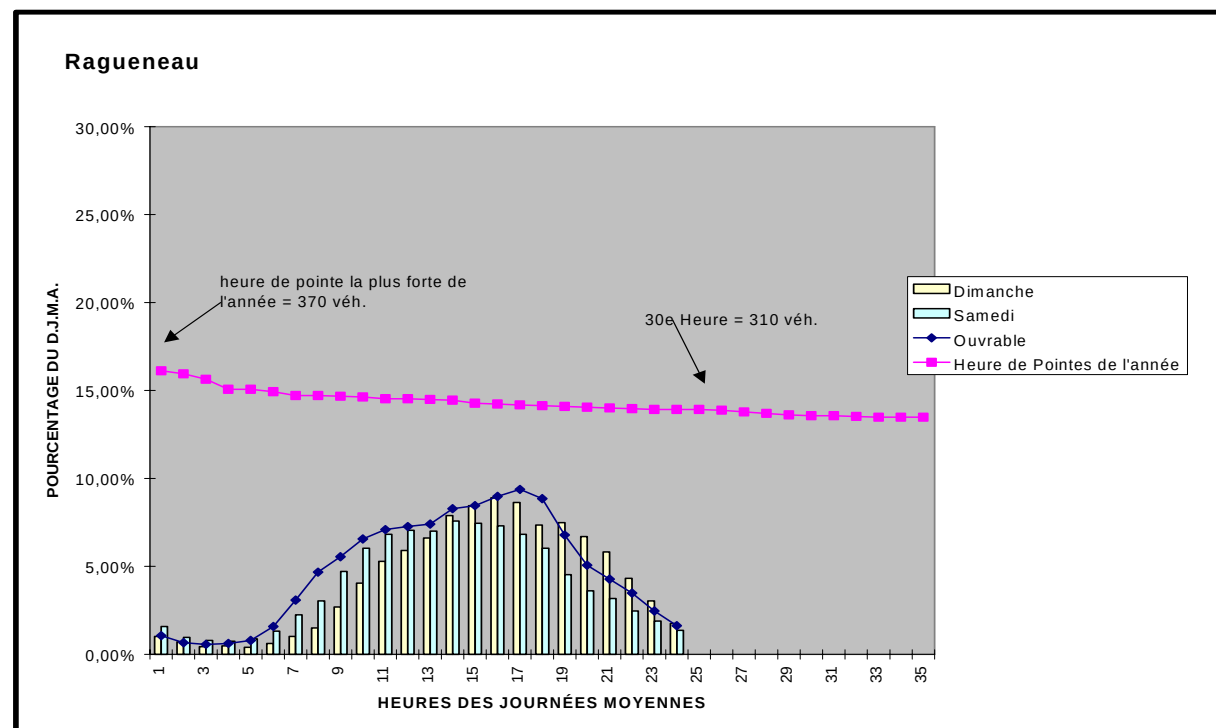


Figure 8 – Comparaison des heures de pointe les plus fortes de l'année, des heures moyennes et des jours types à Franquelin

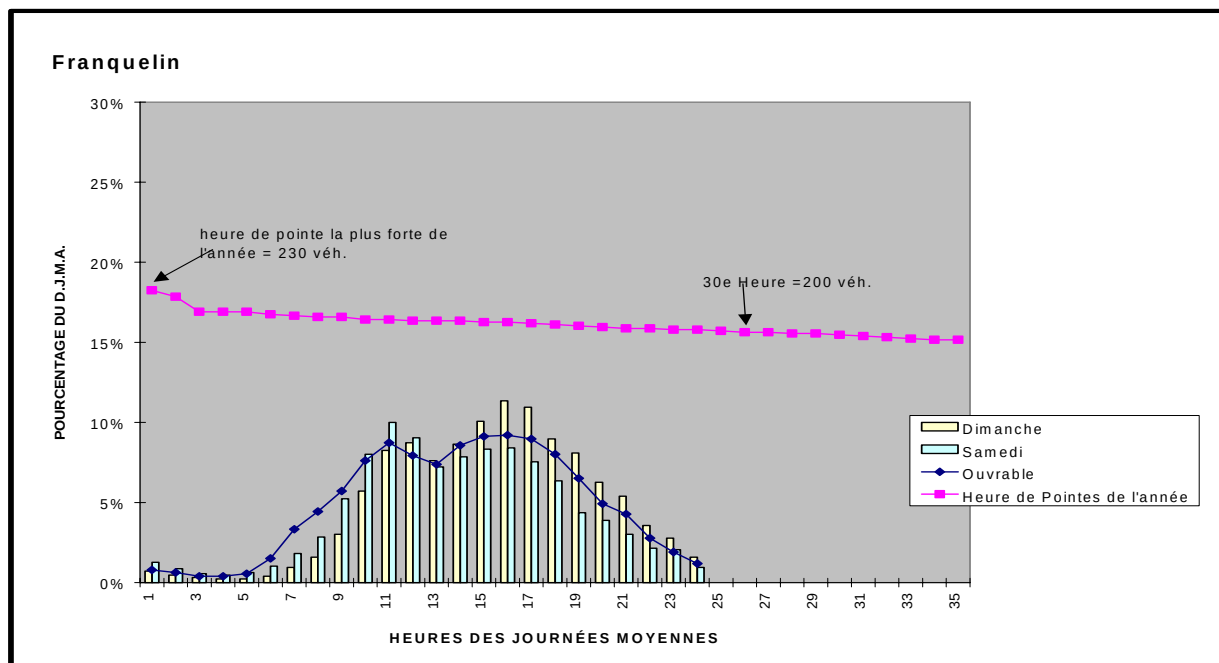
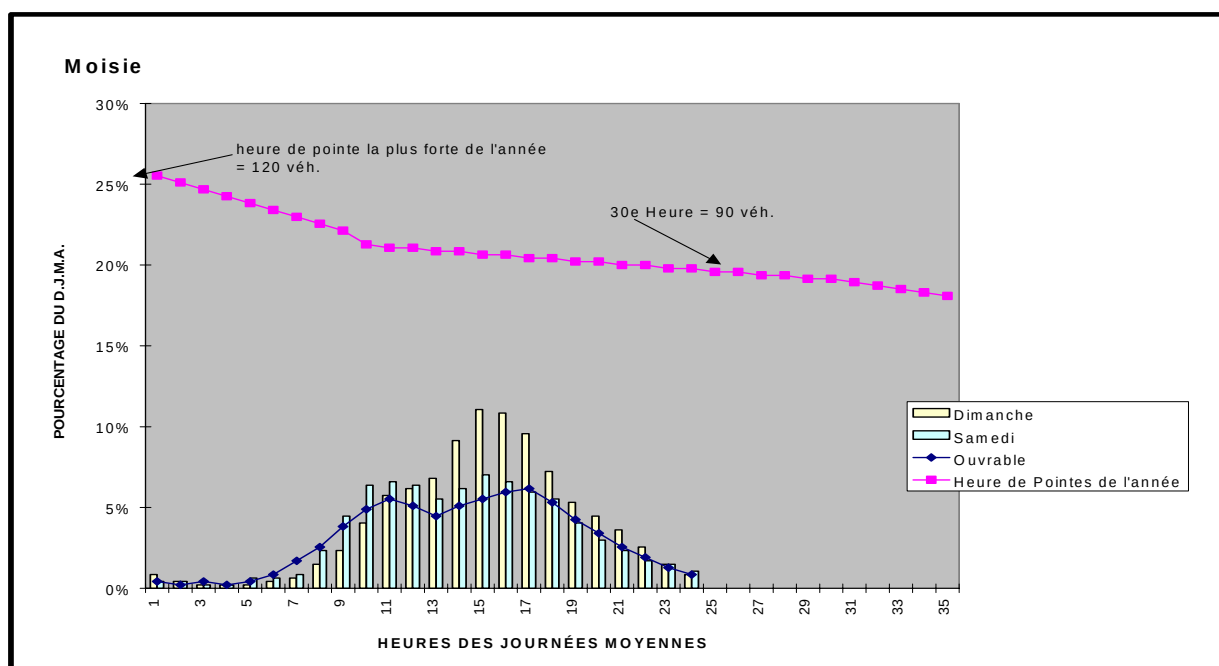


Figure 9 – Comparaison des heures de pointe les plus fortes de l'année, des heures moyennes et des jours types à Moisie

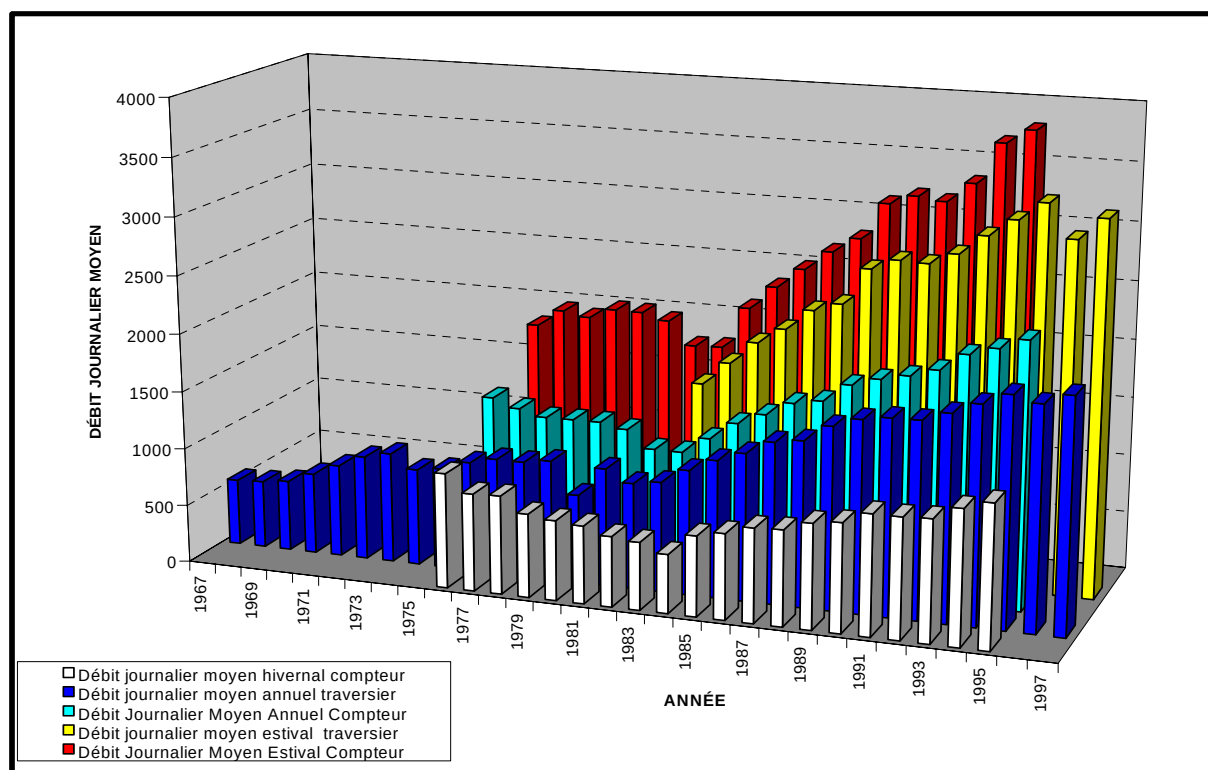


Évolution de la circulation (Un taux de croissance qui diminue)

L'évolution de la circulation observée au traversier de Tadoussac et également à la station de comptage permanente du ministère des Transports à Baie-Sainte-Catherine est présentée à la figure 10. Les données disponibles compilées par la Société des traversiers permettent d'analyser la croissance annuelle depuis 1967 jusqu'à 1997, ce qui représente un taux moyen annuel de 4,25 %. Il est à noter que le taux de croissance a fléchi à 3,5 % pour la période de 1977 à 1997. La croissance observée en période estivale de 1977 à 1995 du D.J.M.E, au compteur permanent de Baie-Sainte-Catherine, soit un pourcentage moyen annuel de 3,75 %, se situe près de la croissance annuelle du D.J.M.A.

Les données du compteur, postérieures à 1995, n'ont pas été considérées dans l'évaluation des taux d'accroissement de la circulation compte tenu d'une part du déluge survenu durant l'été 1996 qui a perturbé l'achalandage normal, en particulier sur la Côte-Nord, de même que des problèmes d'ordre technique survenus au compteur permanent. L'évolution du D.J.M.E. sur le traversier tend à s'éloigner du D.J.M.E. observé au compteur permanent de Baie-Sainte-Catherine, ce qui peut s'expliquer possiblement par l'attrait propre du lieu lié à l'observation des baleines et des croisières dans le fjord du Saguenay, qui, dans une certaine proportion, devient la destination ultime des touristes et influence seulement les comptages de la station permanente du Ministère à Baie-Sainte-Catherine.

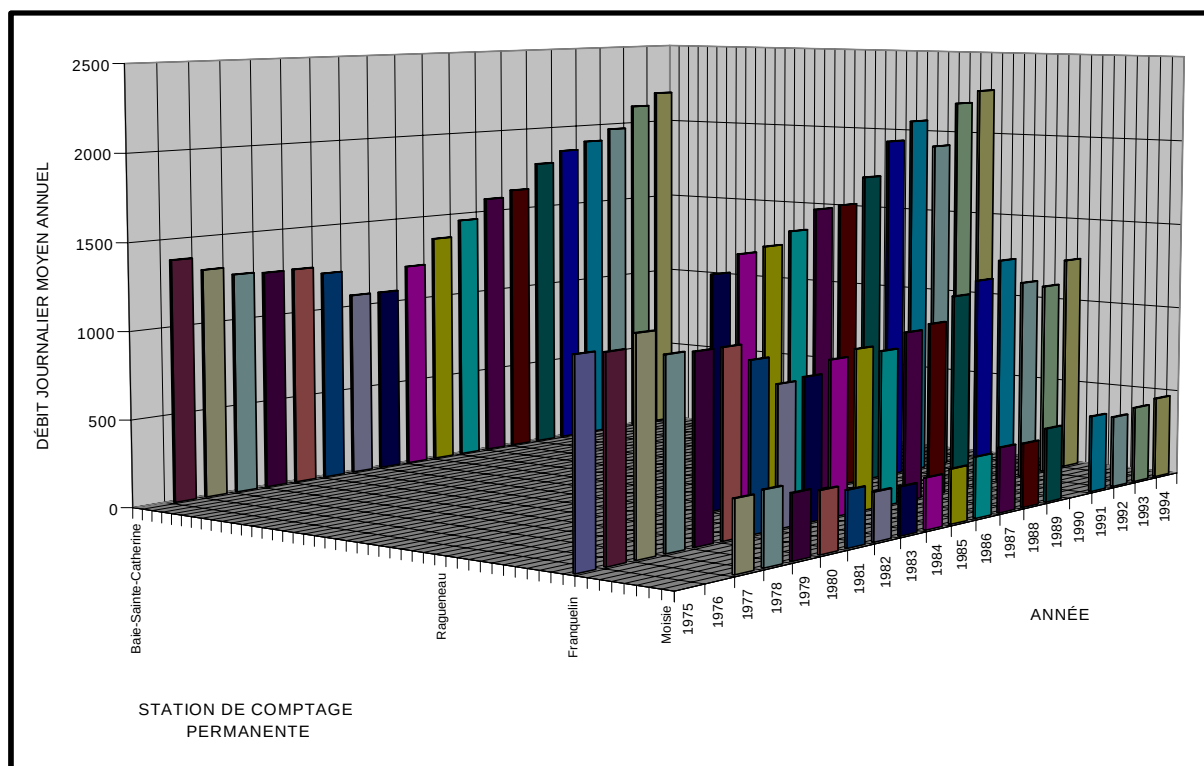
Figure 10 – Évolution de la circulation observée au compteur permanent et au traversier (Baie-Sainte-Catherine à Tadoussac)



Évolution de la circulation sur la route 138 (Une croissance qui diminue vers l'Est)

L'évolution de la circulation sur la route 138 observée aux quatre stations de comptage permanentes du Ministère est présentée à la figure 11. L'évolution à la station de Ragueneau, bien que plus faible, suit sensiblement la même progression que celle de Baie-Sainte-Catherine. Le taux moyen annuel observé à Ragueneau est de 2,8 %, alors que celui observé à Franquelin et Moisie, est beaucoup plus faible, soit un taux moyen annuel de l'ordre de 1 %.

Figure 11 – Évolution de la circulation sur la Côte-Nord

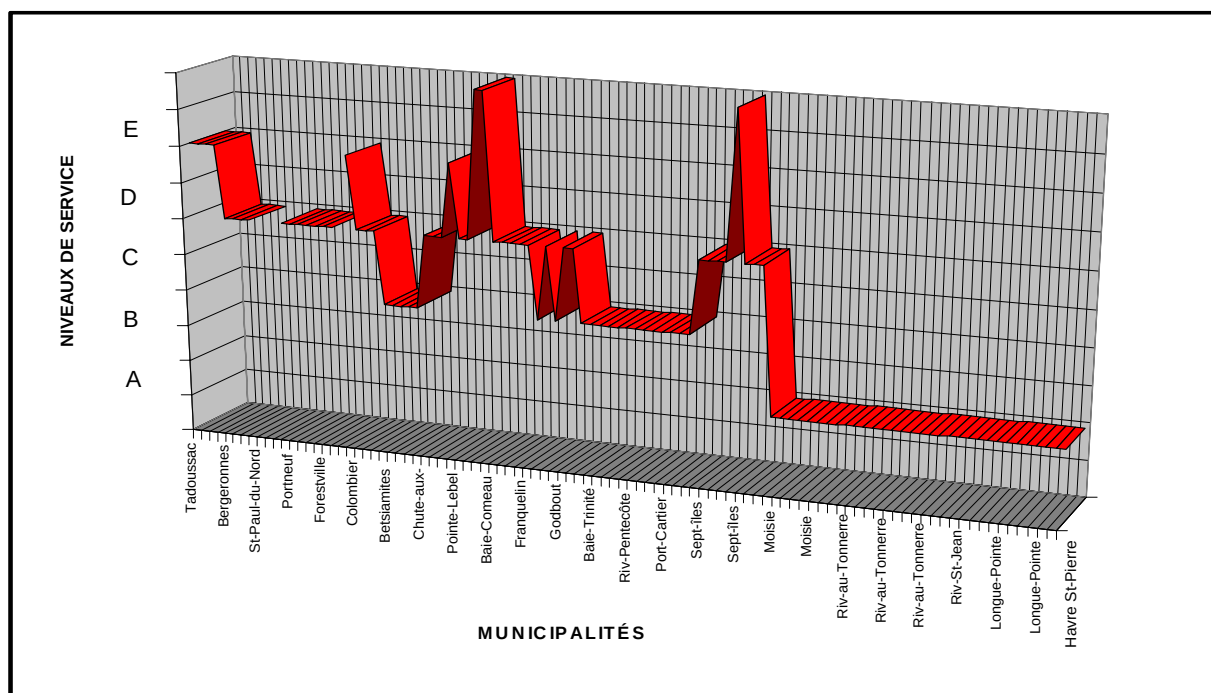


8.3.2 Capacité et niveaux de service² actuel (Une offre répondant généralement à la demande)

Une évaluation des niveaux de service actuels sur la route 138 est présentée à la figure suivante. Une diminution du niveau de service est observée lorsqu'on progresse de l'est vers l'ouest. Cela s'explique par une topographie plus accidentée combinée avec un accroissement de la demande. Également, la fluidité diminue en milieu urbain en raison de l'augmentation des mouvements de la circulation locale s'ajoutant à la circulation de transit. Ainsi, la capacité à écouler le trafic, en particulier à certains carrefours signalés de Baie-Comeau et de Sept-Îles, est limitée par le niveau de service de certains mouvements (par exemple les virages à gauche) qui ne permet plus d'écouler un surplus imprévu de trafic ou encore de répondre à un accroissement de la circulation durant certaines périodes de pointe.

On constate que, pour la majeure partie du réseau routier de la Côte-Nord, l'offre de service répond à la demande observée, et ce, pour l'ensemble de l'année.

Figure 12 – Niveaux de service actuel sur la route 138



² Le niveau de service est une mesure qualitative servant à décrire les conditions qui prévalent dans un courant de circulation et leur perception par les usagers. La définition des niveaux de service comprend généralement une description de ces conditions en terme de vitesse, de temps de trajet, de liberté de manœuvre, d'interruption de trafic, de confort, d'aisance de conduite et de sécurité. Il existe six niveaux de service désignés chacun par une lettre, de A à F, le niveau de service A décrit les meilleures conditions d'opération, et le niveau F les pires conditions. (Source : Conception routière : normes ouvrages routiers : tome 1. Sainte-Foy, Québec : Publications du Québec, (1994))

8.4. LE CAMIONNAGE

Les comptages de circulation effectués ces dernières années ont montré une croissance accélérée du nombre de camions sur la Côte-Nord. En particulier à la traverse de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine qui enregistrait 53 000 camions conventionnels, camions-remorques et autobus en 1983, alors que près de 154 000 ont été enregistrés en 1997-1998 pour une hausse annuelle moyenne de l'ordre de 7,9 %.

La question de la traversée du Saguenay, particulièrement durant la saison touristique de l'été, a cristallisé l'attention sur une problématique du transport lourd beaucoup plus complexe. Pour connaître un peu mieux le camionnage comme composante de la circulation sur la Côte-Nord, le présent sous-chapitre va dans un premier temps présenter le type de camionnage rencontré sur la Côte-Nord, dans un deuxième temps, le réseau de camionnage du Ministère permettant la circulation lourde sera expliqué et illustré, en troisième lieu, seront présentés les résultats d'un questionnaire auprès de 66 entreprises effectuant du transport de marchandises par route et finalement l'environnement économique et réglementaire qui a bouleversé et qui peut encore modifier l'importance du camionnage sera succinctement exposé.

8.4.1 Composition du trafic lourd de la Côte-Nord

Le ministère des Transports a procédé à plusieurs classifications qui permettent d'analyser la composition du trafic. Des relevés compilés par la Société des traversiers à la traverse de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine permettent d'observer également la composition du trafic sur une base continue. Le pourcentage de camions sur l'ensemble du trafic observé au traversier, fluctue dans le temps. Cependant, le volume réel des classes camions, camions-remorques et autobus transportés chaque mois, est relativement stable, soit de l'ordre de 12 000 à 14 000 véhicules par mois, tel qu'illustré aux figures 13 et 14. Ce volume en pourcentage de l'ensemble du trafic varie, compte tenu des fluctuations saisonnières très importantes, particulièrement durant la période estivale. Pour l'ensemble de l'année financière 1997 du service de traversier, le pourcentage moyen se situait aux environs de 21 %, ce qui représente 12 800 véhicules par mois.

Figure 13 – Répartition mensuelle des types de véhicules transportés au traversier de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine

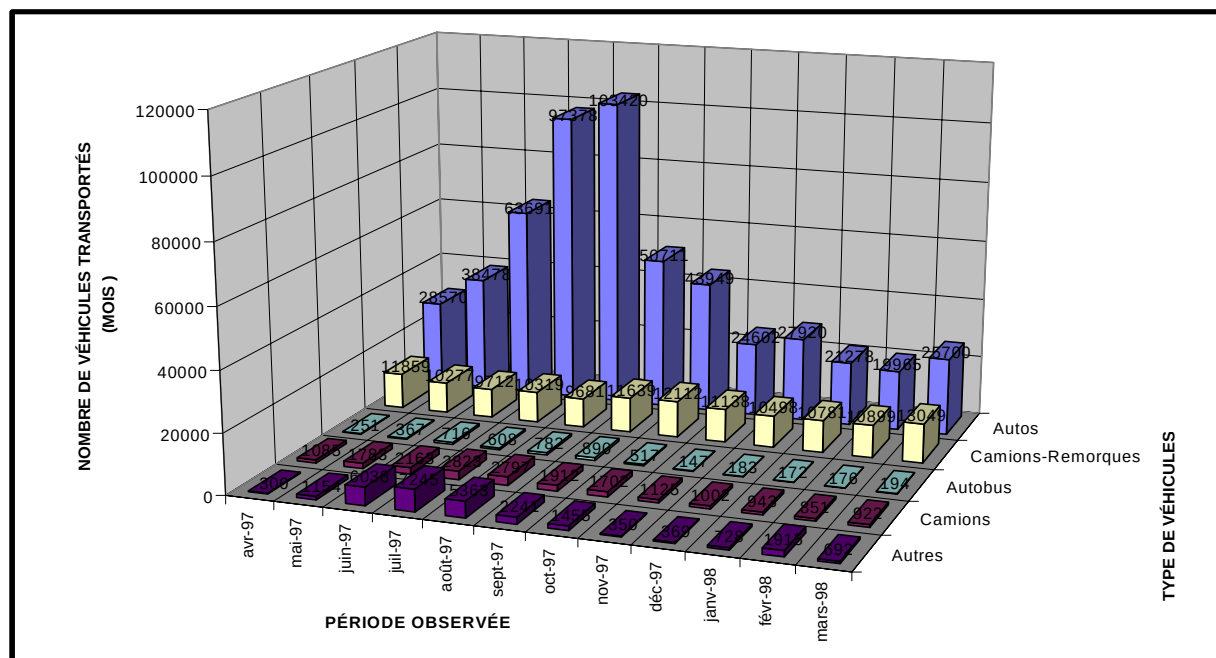
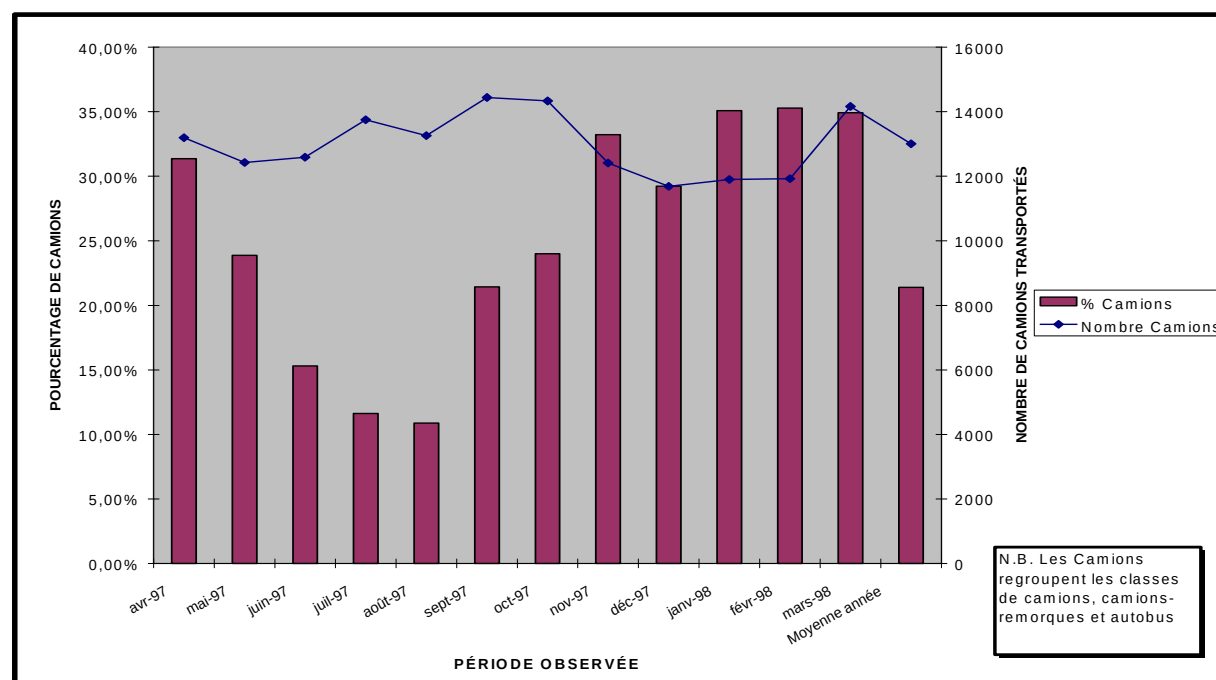


Figure 14 – Évolution mensuelle de l'intensité et de l'importance relative du camionnage au traversier Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine



Les camions-remorques, une catégorie en forte expansion

Le nombre de camions-remorques a connu une croissance importante avec un taux moyen annuel de 9,8% durant la période observée, soit de 1983 à 1997, pour atteindre près de 130 000 véhicules transportés durant l'année 1997, tel qu'illustré à la figure 15.

La classe des camions conventionnels a connu une croissance moindre, soit de l'ordre de 2 % par année pour atteindre plus de 19 000 véhicules, alors que la classe des autobus, avec une croissance de 3,2 % par année, atteignait près de 5 000 véhicules, pour l'année 1997. Les produits issus de l'exploitation forestière constituent la principale composante de la flotte de camions lourds circulant sur la Côte-Nord selon l'analyse des données fournies par le ministère des Ressources naturelles. Ces données, notamment l'évaluation des débits annuels de transport du bois et des produits du bois sur le réseau national, sont présentées à la figure 16 selon les estimations compilées par le ministère des Ressources naturelles pour les années 1990, 1995, et 1996. En particulier, à Tadoussac, les camions de produits forestiers représentaient en 1996 près de 40 % du total des camions utilisant le traversier. Par ailleurs, c'est sur les tronçons de la route 138, situés entre Tadoussac et Baie-Comeau, que les débits de transport du bois sont les plus importants. En particulier, c'est le tronçon de Chute-aux-Outardes à Baie-Comeau qui est le plus sollicité par le transport forestier avec plus de 100 000 passages de camions par année.

Figure 15 – Évolution des types de véhicules lourds sur le traversier Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine

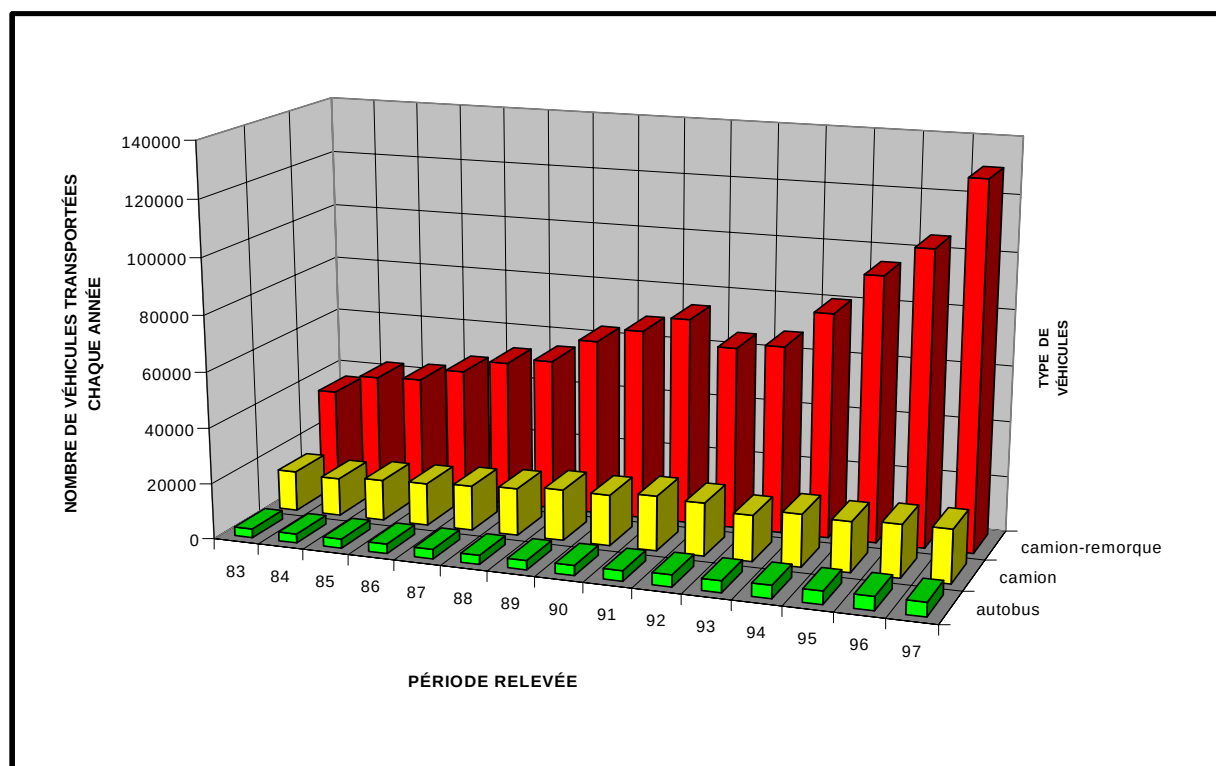
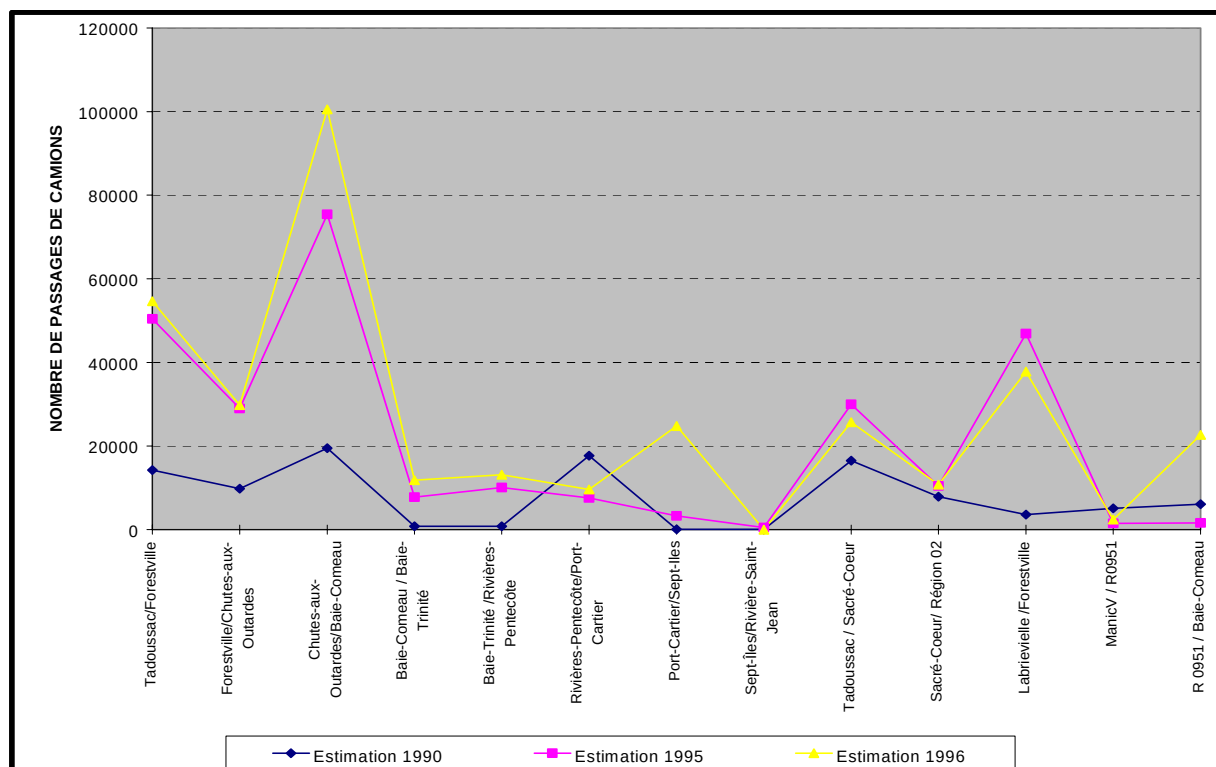


Figure 16 – Débits annuels de transport du bois et des produits du bois sur le réseau national selon les estimations 1990-1995-1996



Selon les volumes de coupe attribués par le MRN, conjugués avec la nouvelle scierie de la compagnie Kruger à Ragueneau, le niveau de sollicitation du tronçon Chute-aux-Outardes à Baie-Comeau pourrait varier considérablement, selon l'itinéraire choisi pour rejoindre la nouvelle scierie.

À noter également que la planification d'une voie de contournement du bois entre les routes 389 et 138 pourrait contribuer à atténuer les impacts négatifs du transport lourd.

Des comptages aux intersections ont permis de dénombrer l'ensemble des camions toute classe confondue, transportant tous les types de marchandises, traversant certains carrefours. Entre autres, l'intersection de la route 138 avec le boulevard Blanche à Baie-Comeau supportait près de 1 100 camions sur une période d'observation de 12 heures lors d'un jour ouvrable en janvier 95, ce qui ne représentait que 5,4 % de l'ensemble des véhicules traversant le carrefour. À Forestville, à l'intersection de la route 138 avec la 1^{re} avenue, c'est plus de 1 200 camions qui furent observés durant un comptage de 12 heures pour un pourcentage de 10,4 % de l'ensemble des véhicules.

On retrouve en annexe un tableau synthèse qui résume les principaux paramètres recueillis. Ces classifications sont des comptages ponctuels standardisés couvrant une période de 12 heures, soit de 7h00 à 19h00.

8.4.2 Le réseau de camionnage³ Une politique nationale

En 1994, le ministère des Transports rendait public un projet de réseau de camionnage sur les chemins publics qu'il entretient. Ce projet s'inscrivait dans les choix stratégiques du Ministère dont, notamment, la conservation du patrimoine routier.

Les objectifs poursuivis étaient les suivants :

1. diriger les véhicules lourds sur un réseau routier plus approprié pour minimiser la détérioration des infrastructures et réduire les inconvénients que présente la circulation des camions en dehors des grandes artères ;
2. faciliter le contrôle routier et ainsi atteindre plus facilement les objectifs de protection du réseau, de sécurité routière et d'équité entre les transporteurs ;
3. permettre aux municipalités de planifier plus facilement la circulation des véhicules lourds (plaintes reliées au bruit, à la pollution, à la vitesse, aux dommages causés au réseau, etc.)
4. permettre au ministère des Transports et aux municipalités de cibler les interventions visant à améliorer le niveau de service des routes les plus utilisées.

La version préliminaire de la carte du réseau a fait l'objet d'une consultation dans toutes les régions concernées. Cette consultation a permis d'apporter des modifications au projet initial de façon à tenir compte des besoins des milieux locaux, tout en respectant les objectifs généraux du projet.

La classification du réseau de camionnage comporte quatre catégories dont trois ont trait à la permission ou à l'interdiction de circuler pour les véhicules lourds. Ces catégories sont :

1. Route de transit (vert)

Routes dont l'accès est autorisé à tous véhicules lourds. Les restrictions à la circulation des véhicules lourds y sont faibles.

Le niveau de restriction minimale pour le camionneur sur ce réseau fait en sorte que ce dernier devrait être incité à l'emprunter le plus souvent possible.

2. Routes restreintes (orange)

Routes dont l'accès est autorisé à tous véhicules lourds. Ces routes comportent certaines restrictions à la circulation des véhicules lourds.

Le camionneur devrait emprunter ce réseau sur la plus courte distance possible pour atteindre le réseau routier de transit.

³ Texte sur l'explication du réseau de camionnage tiré du plan de transport des Laurentides

3. Routes interdites (rouge)

Routes dont l'accès est interdit à tous véhicules lourds. Des exceptions sont prévues, essentiellement pour des fins de transport local. Ces routes comportent de nombreuses restrictions à la circulation des véhicules lourds.

Ces routes sont identifiées par les panneaux de signalisation appropriés «Accès interdit aux véhicules lourds» auxquels est joint un panonceau «Excepté livraison locale».

4. Routes municipales (gris)

Routes dont l'entretien est sous la responsabilité d'une municipalité et dont l'accès peut être interdit aux véhicules lourds.

Les restrictions à la circulation des véhicules lourds n'apparaissent pas sur la carte.

La carte 6 illustre le réseau de camionnage de la région de la Côte-Nord. Comme on peut le constater, la route 138, de Tadoussac à Baie-Johan-Beetz, ainsi que la route 172 sont des routes de transit. Ensuite, les routes 389 et 385 sont des routes restreintes à la circulation des véhicules lourds. La route 138, de Baie-Johan-Beetz à Natashquan, ainsi que les tronçons de routes jusqu'à Blanc-Sablon sont également des routes restreintes. Selon la carte du réseau de camionnage du Ministère, il n'y a pas de routes interdites aux véhicules lourds sur la Côte-Nord. De plus, l'arrière-pays de cette région comporte plusieurs routes forestières (près de 4 000 km) utilisées par le transport lourd.

Une nouvelle réglementation du ministère des Transports portant sur les charges et dimensions des camions, autorisant les camions trains doubles de type B de plus de 23 mètres et d'un maximum de 25 mètres sur toutes les routes du Québec, a pris effet le 16 juin 1997. Cette réglementation excluait certaines routes pour une durée maximale de 6 mois, soit entre autres la route 138, entre Beaulieu et Baie-Sainte-Catherine dans Charlevoix, la route 175, au nord de Stoneham dans la réserve faunique des Laurentides, et l'ensemble des routes du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau. L'ensemble du réseau routier supérieur de la Direction de la Côte-Nord n'était pas touché par ces exclusions. Cependant, on doit noter que la position géographique de la Côte-Nord par rapport aux routes limitrophes excluant les trains doubles de type B, avait pratiquement pour effet d'y empêcher les échanges interrégionaux via ce type de véhicule sauf si ceux-ci provenaient de la rive-sud par l'entremise du traversier Matane-Baie-Comeau-Godbout.

8.4.3 Enquête auprès des entreprises effectuant du transport de marchandises par route (Une perception qui diverge quelquefois des statistiques officielles)

Au printemps de 1996, le ministère des Transports a acheminé auprès de 66 entreprises, effectuant du transport de marchandises par route, un questionnaire sur les marchandises transportées, le type de véhicule utilisé, leur perception du réseau routier de la Côte-Nord. Trente-six entreprises ont répondu pour un taux de réponse de l'ordre de 54 %.

L'enquête comprenait des questions qui se rapportaient à des données quantifiées et qui devaient nous permettre de faire des sommations telles les quantités de produits transportés et

des questions qui se rapportaient à des perceptions, tel le sentiment de sécurité des conducteurs par rapport à des secteurs de route en particulier.

En pratique, nous avons, en raison du taux de réponse et de la variabilité des réponses obtenues sur les produits transportés, des données permettant difficilement de faire des sommations justes. De plus, même pour certaines données quantifiées dont l'enquête aurait pu servir d'échantillonnage, il faut parfois pondérer à l'aide d'autres sources d'informations. Par exemple, en ce qui a trait à la répartition du camionnage par saison, les répondants ont signalé une fréquence de l'ordre de 39 % durant l'été, alors que les relevés au traversier de Tadoussac donnent un pourcentage de 27 %. L'interprétation par les transporteurs de la saison d'été a pu être plus étendue que les trois mois stricts du calendrier. Quant aux sommations des produits transportés, il est préférable de se rapporter aux données des enquêtes origine-destination et aux données des organismes chargés de compiler ce type de données. Malgré toutes ces distorsions, le questionnaire a quand même le mérite de dresser un portrait du type de camions sur la Côte-Nord, de voir certaines tendances du marché et de dégager des perceptions à prendre en considération particulièrement dans le domaine de la qualité de la route et de sa sécurité. Ainsi, les réponses fournies permettent de faire les bilans suivants :

Le type de véhicule utilisé par les entreprises :

- les camions remorques : 88,8%
- les camions conventionnels : 6,5%
- les bétonnières : 1,9%
- les camions de vrac : 1,8%
- les trains routiers : 1,1%

L'origine des produits :

- La Côte-Nord : 45,2%
- Le Québec : 47,7%
- Canada- États-Unis : 6 %

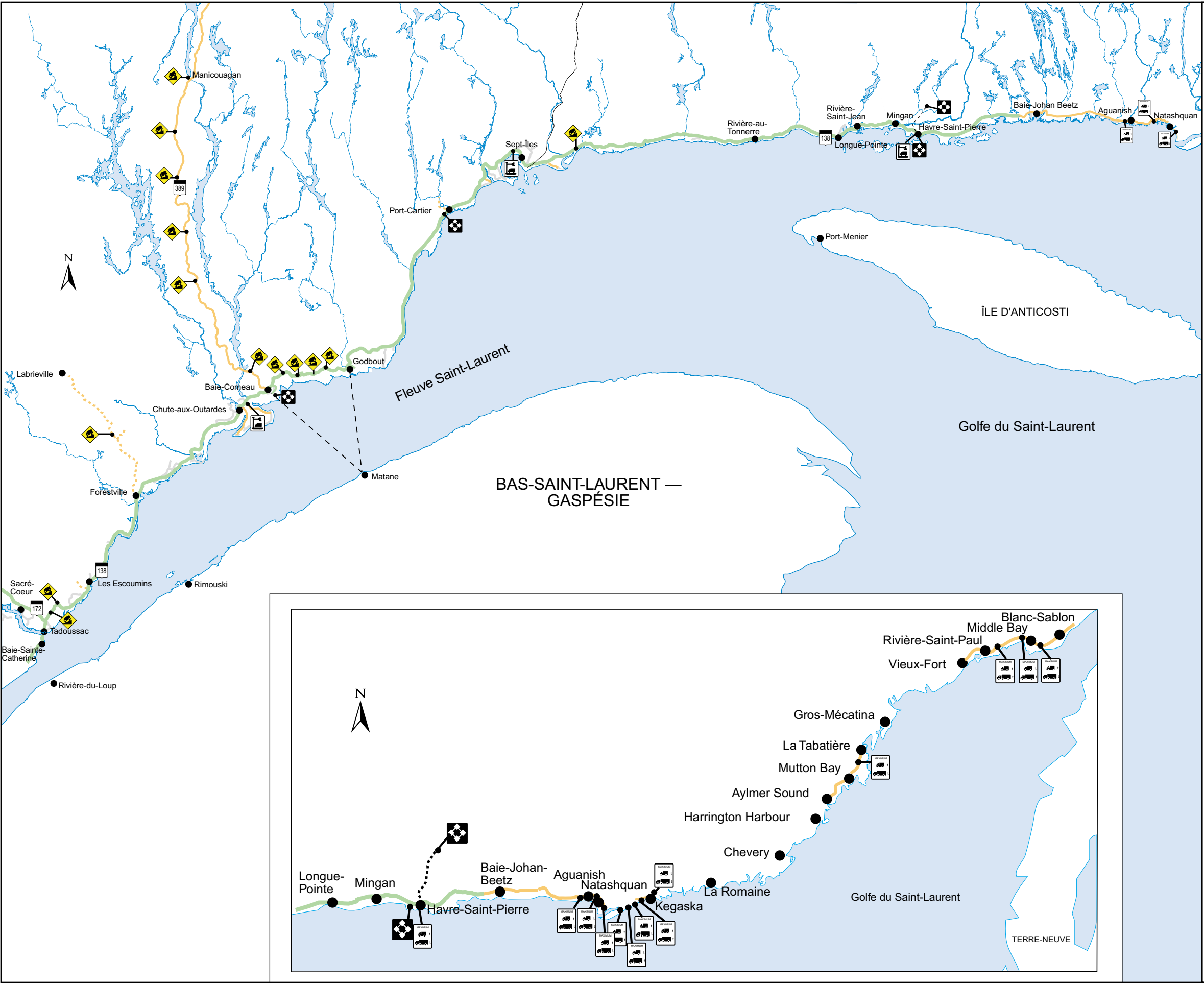
La destination des produits :

- La Côte-Nord : 73,2%
- Le Québec : 20,1%
- Canada-États-Unis : 6,8%

La répartition saisonnière

- Printemps : 21, 1%
- Été : 39,0 %
- Automne : 21,9 %
- Hiver : 19,1 %

Carte 6 – Réseau de camionnage



Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 6

RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Classification du réseau de camionnage

	Routes de transit	Routes restreintes	Chemins, routes non-classifiés
Route nationale			N/A
Route locale	N/A	N/A	
Accès aux ressources	N/A		N/A

Restrictions et prohibitions

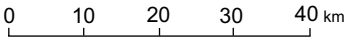
Structure interdite aux véhicules lourds dont la masse excède la limite indiquée

Pente raide

Équipements pararoutiers

Poste et aire de contrôle.....

Centre de transbordement.....



Endos de la Carte 6

La répartition hebdomadaire :

- lundi : 21,0 %
- mardi : 18,8%
- mercredi : 17,0%
- jeudi : 16,4%
- vendredi : 19,8%
- sam,dim : 6,5%

La répartition horaire :

- Le jour : 80,9%
- Le soir : 12,3 %
- La nuit : 6,7 %

Nombre de voyages par tronçon :

- Tadoussac-Baie-Comeau (138) : 63 860 (75,3%)
- Baie-Comeau–Sept-Îles (138): 8 385 (9,9%)
- Sept-Îles-Havre-St-Pierre (138) : 2 332 (2,6%)
- Tadoussac-Sacré-Cœur (172): 578 (0,9 %)
- Forestville-Labrieville (385) : 8 090(9,5%)
- Baie-Comeau-Fermont (389): 1 608(2,5%)

Selon l'ensemble des informations fournies, il ressort que les transporteurs routiers sont essentiellement utilisés pour le transport provincial. Il semble que l'éloignement de la Côte-Nord laisse encore au transport ferroviaire une bonne part du marché continental (bien entendu le transport extracontinental est assuré par le transport maritime).

Les camions remorques sont utilisés dans plus de 85 % des cas; à noter également qu'à une question posée sur le sujet, 86 % des répondants ne prévoient pas de changements dans l'utilisation de leur flotte de véhicules. Il faudra donc voir ce qu'il adviendra effectivement des possibilités d'utilisation des trains routiers sur la Côte-Nord et de leur impact. Par ailleurs, les réponses fournies révèlent l'importance que peut avoir le tronçon de la route 138, Tadoussac-Baie-Comeau, pour le camionnage, celui-ci captant 75 % des voyages déclarés.

Pour ce qui est de la perception de la route et de sa sécurité, le questionnaire a donné les résultats suivants :

À la question «Depuis 1990, avez-vous perçu des variations significatives de temps de déplacement sur les différents itinéraires que vous parcourez régulièrement ?». Les réponses ont été les suivantes :

Le transport routier

Itinéraire	Variation	Précisions
Tadoussac–Baie-Comeau	[9] Plus long (25%) [2] Moins long (5,5%) [16] Aucune Variation (44,4%) [9] Ne sais pas ou N.P.R. (25%)	Plus long : - traversiers (2) - plus de circulation - plus dangereuse - plus de nids de poule - chemins cahoteur Moins long : - camions plus performants - meilleures conditions routières (courbes corrigées)
Baie-Comeau–Sept-Îles	[5] Plus long (13,9%) [4] Moins long (11,1%) [18] Aucune Variation (50%) [9] Ne sais pas ou N.P.R. (25%)	Plus long : - conditions de la route Moins long : - amélioration et réparation de la route
Sept-Îles–Havre-Saint-Pierre	[1] Plus long (2,8%) [4] Moins long (11,1%) [14] Aucune Variation (38,9%) [17] Ne sais pas ou N.P.R. (47,2%)	Plus long : - amélioration requise entre L.P. de Mingan et Riv. St-Jean Moins long : - amélioration de la route
Tadoussac–Chicoutimi	[1] Plus long (8,3%) [4] Moins long (2,8%) [14] Aucune Variation (30,6%) [17] Ne sais pas ou N.P.R. (58,3%)	Aucune précision
Forestville–Labrieville	[3] Plus long (8,3%) [2] Moins long (5,6%) [7] Aucune Variation (19,4%) [24] Ne sais pas ou N.P.R. (66,7%)	Plus long : - plus de circulation - plus de nids de poule - plus dangereuse - route difficile/beaucoup de trafic Moins long :
Baie-Comeau–Fermont	[6] Plus long (16,7%) [2] Moins long (5,6%) [10] Aucune Variation (27,8%) [18] Ne sais pas ou N.P.R. (50%)	Plus long : - conditions de la route - plus de trafic depuis 1990 - entretien déficient Fire Lake–Mont-Wright Moins long :

Ce qui retient l'attention dans les réponses fournies sur le temps de déplacement, c'est le fait que 25 % des transporteurs considèrent le trajet entre Tadoussac et Baie-Comeau comme étant plus long qu'il y a 5 ans. Par comparaison, cette impression n'est retenue que par 13,9 % des transporteurs effectuant le trajet Baie-Comeau-Sept-Îles et 2,8 % de ceux effectuant le trajet Sept-Îles-Havre-Saint-Pierre. D'autre part, lorsqu'on demande ce qui motive cette impression, les raisons données en ce qui a trait au tronçon Tadoussac-Baie-Comeau sont très diversifiées (plus de circulation, conditions de la route, etc.) et seulement deux entreprises ont évoqué les attentes au traversier. Dans les autres tronçons, ce sont davantage les conditions de route qui sont nommées comme éléments contribuant à une augmentation des temps de déplacement.

Ces résultats confirment l'importance et la plus grande complexité du tronçon Tadoussac–Baie-Comeau dans toute cette question du maintien de l'efficacité du réseau. Pour les autres tronçons de route, cette problématique est très peu présente. Il y a quand même 16,7 % des répondants qui considèrent que les conditions de la route ont entraîné un temps de parcours plus long de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont.

Aux questions relatives à la perception du niveau de sécurité de la route, les réponses par itinéraire ont été les suivantes :

Le transport routier

	Route 138 Tadoussac– Baie-Comeau	Route 138 Baie-Comeau–Sept-Îles	Route 138 Sept-Îles– Havre-Saint-Pierre
5- Accidents Votre entreprise a-t-elle enregistré des accidents sur ces itinéraires depuis 1990 ?	[6] Oui (16,8%) [15] Non (41,6%) [15] N.S.P. ou N.P.R. (41,6%) 1990 nombre : <u> 3 </u> (30%) 1991 nombre : <u> 2 </u> (20%) 1992 nombre : <u> 1 </u> (10%) 1993 nombre : <u> 1 </u> (10%) 1994 nombre : <u> 0 </u> (0%) 1995 nombre : <u> 3 </u> (30%)	[1] Oui (2,8%) [17] Non (47,2%) [18] N.S.P. ou N.P.R. (50%) 1990 nombre : <u> 0 </u> 1991 nombre : <u> 0 </u> 1992 nombre : <u> 1 </u> (100%) 1993 nombre : <u> 0 </u> 1994 nombre : <u> 0 </u> 1995 nombre : <u> 0 </u>	[0] Oui (0%) [18] Non (50%) [18] N.S.P. ou N.P.R. (50%) 1990 nombre : <u> 0 </u> 1991 nombre : <u> 0 </u> 1992 nombre : <u> 0 </u> 1993 nombre : <u> 0 </u> 1994 nombre : <u> 0 </u> 1995 nombre : <u> 0 </u>
6- Sécurité routière Votre perception Considérez-vous cette route sécuritaire ?	N.S.P. ou N.P.R. [25] (69,4%) [11] (30,6%) Mai à Octobre Novembre à Avril 1) Totalelement sécuritaire <u> 3 </u> (12%) <u> 0 </u> 2) Plutôt sécuritaire <u> 19 </u> (76%) <u> 13 </u> (52%) 3) Plutôt dangereuse <u> 3 </u> (12%) <u> 10 </u> (40%) 4) Dangereuse <u> 0 </u> <u> 2 </u> (8%)	N.S.P. ou N.P.R. [20] (55,6%) [16] (44,4%) Mai à Octobre Novembre à Avril 1) Totalelement sécuritaire <u> 3 </u> (15%) <u> 0 </u> 2) Plutôt sécuritaire <u> 15 </u> (75%) <u> 11 </u> (55%) 3) Plutôt dangereuse <u> 2 </u> (10%) <u> 7 </u> (35%) 4) Dangereuse <u> 0 </u> <u> 2 </u> (10%)	N.S.P. ou N.P.R. [18] (50%) [18] (50%) Mai à Octobre Novembre à Avril 1) Totalelement sécuritaire <u> 1 </u> (5,6%) <u> 0 </u> 2) Plutôt sécuritaire <u> 16 </u> (88,8%) <u> 10 </u> (55,6%) 3) Plutôt dangereuse <u> 1 </u> (5,6%) <u> 7 </u> (38,8%) 4) Dangereuse <u> 0 </u> <u> 1 </u> (5,6%)
Si vous avez répondu 3 ou 4, veuillez préciser la nature du problème et indiquer sa localisation.	Localisation : 138 au complet, Forest. à B-C (3), Tad.-Escoumins(2), St-Paul-N.-Forest., Tad.-Forestville Nature : Surface glacée (4) accotements surbaissés (2) pas de sable, beaucoup de neige, vent, brouillard, poudrerie, courbes et côtes, état du pavage, entretien d'hiver.	Localisation : Baie-Comeau à Baie-Trinité (4), Forestville à Baie-Comeau. Nature : Pas de sable (2), étroite, nombres de courbes, état du pavage et accotement, beaucoup de neige, courbes et côtes.	Localisation : Riv. St-Pierre, Riv.-au-Tonnerre, Longue-Pte-de-Mingan à Havre-Saint-Pierre. Nature : Glissant (manque d'abrasifs), route sinueuse, mauvais déneigement, courbes et côtes.

Le transport routier

	Route 172 Tadoussac		Route 385 Forestville–Labrieville		Route 389 Baie-Comeau–Fermont	
5- Accidents	[0] Oui (0%) [4] Non (11,1%) [32] N.S.P. ou N.P.R. (88,9%)		[2] Oui (5,5%) [2] Non (5,5%) [32] N.S.P. ou N.P.R. (88,9%)		[1] Oui (2,8%) [7] Non (19,4%) [28] N.S.P. ou N.P.R. (77,8%)	
Votre entreprise a-t-elle enregistré des accidents sur ces itinéraires depuis 1990 ?	1990 nombre : <u>0</u> 1991 nombre : <u>0</u> 1992 nombre : <u>0</u> 1993 nombre : <u>0</u> 1994 nombre : <u>0</u> 1995 nombre : <u>0</u>		1990 nombre : <u>0</u> 1991 nombre : <u>0</u> 1992 nombre : <u>1</u> (25%) 1993 nombre : <u>1</u> (25%) 1994 nombre : <u>1</u> (25%) 1995 nombre : <u>1</u> (25%)		1990 nombre : <u>0</u> 1991 nombre : <u>0</u> 1992 nombre : <u>1</u> (25%) 1993 nombre : <u>0</u> 1994 nombre : <u>2</u> (50%) 1995 nombre : <u>1</u> (25%)	
6- Sécurité routière	N.S.P. ou N.P.R. [7] (19,4%) [29] (80,6%)		N.S.P. ou N.P.R. [7] (19,4%) [29] (80,6%)		N.S.P. ou N.P.R. [13] (36,1%) [23] (63,9%)	
Votre perception						
Considérez-vous cette route sécuritaire ?	Mai à Octobre	Novembre à Avril	Mai à Octobre	Novembre à Avril	Mai à Octobre	Novembre à Avril
5) Totalelement sécuritaire	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
6) Plutôt sécuritaire	<u>7</u> (100%)	<u>5</u> (71,4%)	<u>4</u> (57,1%)	<u>2</u> (28,6%)	<u>9</u> (69,2%)	<u>4</u> (30,8%)
7) Plutôt dangereuse	<u>0</u>	<u>1</u> (14,3%)	<u>3</u> (42,9%)	<u>1</u> (14,3%)	<u>3</u> (23,1%)	<u>5</u> (38,4%)
8) Dangereuse	<u>0</u>	<u>1</u> (14,3%)	<u>0</u>	<u>4</u> (57,1%)	<u>1</u> (7,7%)	<u>4</u> (30,8%)
Si vous avez répondu 3 ou 4, veuillez préciser la nature du problème et indiquer sa localisation.	Localisation : Aucune précision. Nature : Glace.		Localisation : Forestville – Labrieville. Nature : Courbes dangereuses glacées, aucun accotement, état de la chaussée et profil, entretien d'hiver.		Localisation : Toute la longueur, Fire Lake à Mont-Wright. Nature : Chemin inadéquat (très dangereux), état général de la chaussée + profil.	

En ce qui a trait au nombre d'accidents enregistrés, le taux d'absence de réponse ne permet pas de conclure sur la sécurité d'un tronçon par rapport aux autres. On relève bien 10 des 19 accidents déclarés sur le tronçon Tadoussac–Baie-Comeau, mais ce tronçon regroupe 75 % des voyages effectués. Par contre, 21 % des accidents déclarés se trouvent sur le tronçon de la 389 (4 accidents) bien que celui-ci ne représente que 2,5 % des voyages. Ce petit nombre n'est pas significatif d'un milieu accidentogène mais il témoigne d'un milieu moins favorable pour le camionnage.

Pour ce qui est de la perception de la sécurité des routes, les résultats indiquent que les routes 138 et 172 sont perçues comme étant totalement ou plutôt sécuritaires dans des proportions de répondants voisinant les 90 % pour la saison estivale et 55 % pour la saison hivernale. Les routes 385 et 389 sont moins bien perçues particulièrement pour la période hivernale où elles sont considérées comme dangereuses ou plutôt dangereuses par 69 % des utilisateurs.

Dans les causes relatives à la perception de dangers potentiels, l'entretien hivernal revient pour tous les tronçons de route faisant l'objet d'une évaluation. Dans le cas des routes 389 et 385, on insiste également beaucoup sur les caractéristiques géométriques de la route.

Lorsqu'on demande de préciser les endroits problématiques, c'est la section Baie-Comeau–Baie-Trinité qui est la plus citée, soit quatre fois. Ce nombre est faiblement indicateur

Le transport routier

des endroits problématiques : il en est de même pour les autres endroits cités dont le nombre d'identificateurs reste également faible.

Autre question : Selon vous, le trafic de la route 138 occasionne-t-il des problèmes de sécurité pour les piétons, les cyclistes, les riverains ?

Oui (38,9%)

Non (27,8%)

Ne sais pas (33,3%)

Si oui, veuillez nommer la ou les municipalités où vous constatez des problèmes liés à la sécurité pour les piétons, les cyclistes ou les résidents riverains, indiquez pour chacune quel est son niveau d'insécurité et précisez la nature du problème.

Municipalité (indiquez la section où ce problème est localisé)	Intensité et nature du problème		
Sain-Paul-du-Nord– Sault-au-Mouton	[1] Modéré [8] Important [2] Critique	Nature :	- Pas de trottoir - Largeur de la route (étroite) - Maison dans le chemin - Visibilité
Sainte-Anne-de-Portneuf (Riv. Portneuf)	[0] Modéré [5] Important [1] Critique	Nature :	- Largeur de la route - Visibilité - Maison dans le chemin
Chute-aux-Outardes	[1] Modéré [] Important [] Critique	Nature :	- Traversée du village
Boulevard Lafèche (Baie-Comeau)	[] Modéré [2] Important [] Critique	Nature :	- Vitesse excessive
De Baie-Comeau à Franquelin et Baie-Trinité	[1] Modéré [3] Important [] Critique	Nature :	- Étroit - Vue restreinte
Sortie du Parc Brunel (Port-Cartier) Bétonnière	[1] Modéré [1] Important [] Critique	Nature :	- Les gens entrent sur la route sans regarder
Longue-Pointe-de-Mingan Rivière-Saint-Jean Rivière-au-Tonnerre	[] Modéré [] Important [1] Critique	Nature :	- Écoles
Tout au long de la route 138	[1] Modéré [4] Important [] Critique	Nature :	- Il n'y a pas d'endroits sécuritaires pour piétons et cyclistes - Insouciance des résidents locaux - Trop étroit
Baie-Sainte-Catherine	[] Modéré [] Important [1] Critique	Nature :	- Automobiles et camions sortent tous en même temps

Dans les réponses fournies en ce qui a trait aux municipalités où les transporteurs constatent des problèmes reliés à la sécurité des piétons, des cyclistes et des riverains, on peut noter que deux municipalités aux voies de circulation étroites et au bâti rapproché retiennent l'attention. Les agglomérations de Saint-Paul-du-Nord–Sault-au-Mouton et de Saint-Anne-de-Portneuf ont aussi pour caractéristiques d'être de très longs villages-rue. Par ailleurs, force est de constater que c'est encore le tronçon de la route 138 Tadoussac-Baie-Comeau qui est en cause.

8.4.4 L'environnement économique et réglementaire

L'environnement économique et réglementaire dans lequel opère l'industrie du camionnage a favorisé la multiplication du nombre de camions. En fait, l'environnement externe, dans lequel évolue le transport routier des marchandises dans la région de la Côte Nord, à l'avenir, est constitué de l'avènement de l'approvisionnement en juste à temps et de la dématérialisation de l'économie. Il comprend également l'environnement réglementaire.

L'apparition de la technologie des échanges de données informatisées (EDI) permet de plus en plus de concevoir des systèmes logistiques où l'importance de la composante de l'entreposage est fortement diminuée et où on tolère en contrepartie des coûts de transport accrus. Ces coûts sont clairement apparents dans le système «juste à temps», et résultent de l'accroissement de la fréquence des transports accompagnés d'une diminution de la quantité transportée, ce qui entraîne aussi une augmentation des retours à vide. Ces éléments contribueront à l'accroissement de la présence des camions sur les routes. Le mode de distribution «juste-à-temps» favorise l'utilisation du camion en raison de ses exigences quant à la flexibilité, la régularité, la fiabilité et la rapidité des mouvements.

Par contre, il existe une tendance lourde dont l'effet est contraire aux tendances présentées dans les paragraphes qui précèdent. Il s'agit de la dématérialisation relative de l'économie et de la tertiarisation observée au cours des dernières décennies.

L'utilisation du réseau routier de la région de la Côte Nord par les camionneurs a été tributaire dans le passé de facteurs liés aux réglementations économique et technique et le sera dans le futur en vertu du facteur de la réglementation technique sur les poids du matériel roulant en charge.

Une importante réforme des normes de charges et dimensions des véhicules lourds⁽¹⁾

Au début de 1998, on prévoit la mise en vigueur de la réforme concernant le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers; l'Info camionnage, publié le 17 septembre 1997, présente tous les détails du projet de réforme. Le Règlement sur le permis spécial de circulation sera modifié ultérieurement en 1998 pour s'harmoniser avec le Règlement sur les normes de charges et les autres réglementations provinciales sur le même sujet.

⁽¹⁾ Texte provenant du plan de transport de la région de l'Abitibi-Témiscamingue (Michel Giasson et al.)

Ces modifications réglementaires s'inscrivent à l'intérieur d'une stratégie globale débutée en 1991 visant à favoriser l'utilisation de véhicules performants, sur les plans de la sécurité routière et de l'économie, ainsi que moins dommageables pour les infrastructures routières. Les véhicules munis d'un essieu tandem, le tracteur semi-remorque à six essieux et le train double de type B, sont les principaux véhicules visés par cette réforme.

- Une uniformisation à 18 000 kilogrammes de la limite de charge de l'essieu tandem des véhicules qui en sont équipés.

La limite de charge de l'essieu tandem varie actuellement de 17 500 kg à 20 000 kg selon l'espacement entre les essieux, le type de véhicule ou la nature du chargement. Il a été convenu d'uniformiser à 18 000 kg la limite de charge autorisée pour l'essieu tandem. Cette mesure est compatible avec les orientations visant à uniformiser la réglementation avec celle des autres administrations. Elle permettra d'assurer une meilleure protection des infrastructures routières et découragera l'usage d'essieux tandem à grand écartement, les coûts d'entretien des véhicules munis de ce type d'essieu étant plus élevés.

- Une diminution de la limite de charge des groupes de trois essieux à grand espacement dont un des essieux est relevable.

Les semi-remorques à trois essieux à grand écartement sont munies d'un essieu relevable qui est dommageable pour le réseau routier dans certaines situations. Ces essieux sont relevés lorsque l'ensemble de véhicules doit effectuer un virage serré. De plus, la répartition de la charge entre les essieux n'est pas toujours optimale, ce qui rend le véhicule plus dommageable et moins sécuritaire. Afin de corriger cette situation, il est prévu de décourager l'usage de l'essieu relevable dans un groupe de trois essieux en diminuant la limite de charge maximale autorisée qui pourrait diminuer de 30 000 kg à 26 000 kg. En ce qui concerne les semi-remorques munies de trois essieux fixes espacés de 1,83 mètre entre eux, elles seront favorisées par une augmentation de la limite de 1 000 kg pour le groupe d'essieux.

- Une autorisation pour le train double de type B (25 mètres) de circuler sur des routes autres que les autoroutes et la route 185.

La réglementation actuelle autorise, sur les autoroutes et sur la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick, la circulation d'un train double de type B d'une longueur et d'une masse totale en charge pouvant atteindre respectivement 25 mètres et 62 500 kg. Sur les autres routes, les limites de longueur et de masse totale en charge pour ces ensembles de véhicules sont respectivement de 23 mètres et 59 000 kg.

Toutes les autres administrations canadiennes autorisent la circulation des trains doubles de type B (25 m/62 500 kg) sur la majeure partie de leur réseau routier; l'Ontario en autorise la circulation sur l'ensemble des chemins publics. L'expérience avec ces ensembles de véhicules dans toutes les autres provinces depuis plusieurs années a été positive.

Les normes actuellement en vigueur au Québec défavorisent les expéditeurs québécois qui ne sont pas situés à proximité d'une autoroute. De plus, les normes de dimensions actuelles favorisent l'usage de tracteurs à empattement court. Pourtant, l'utilisation de ces tracteurs ne doit pas être encouragée pour des raisons de sécurité. Des analyses ont démontré qu'il serait possible de laisser circuler les trains doubles de type B sur d'autres routes que les autoroutes et la route 185 sans affecter la sécurité des usagers de la route.

Ainsi, il est proposé d'autoriser la circulation de ces ensembles de véhicules sur d'autres routes que celles sur lesquelles elle est actuellement autorisée et de la restreindre sur les routes sur lesquelles elle pourrait être une source de problèmes (ex. : géométrie routière difficile, pont de capacité limitée). Des mesures de sécurité additionnelles seront imposées, notamment des bandes réfléchissantes, un frein moteur, des pneus mieux adaptés et un système de traction amélioré.

Le ministre des Transports du Québec a annoncé le 12 décembre 1996 pour le train double de type B de plus de 23 mètres (maximum 25 m) et de plus de 59 000 kg (maximum 62 500 kg), l'autorisation de circuler sur d'autres routes que les autoroutes.

Ces trains doubles de type B sont de fait autorisés, depuis le 16 juin 1997, et après délivrance d'un permis spécial, à circuler sur l'ensemble des chemins publics à l'exception, pour une durée de 6 mois des routes des régions de l'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougameau, ainsi que la route 117 au nord de Grand-Remous, la route 138 entre Beupré et Baie-Sainte-Catherine, la route 155 au nord de Grand-Mère et la route 175 au nord de Stoneham et la route 381.

- Les impacts de cette modification réglementaire : des réductions de limites de charge plus importantes que des hausses.

Les réductions des limites de charge proposées dans cette réforme sont plus importantes que les hausses. En effet, sur les 50 000 véhicules de trois essieux et plus immatriculés au Québec, 61 % sont touchés par une baisse moyenne de la limite de charge d'une tonne. Ces véhicules sont les camions d'une seule unité à benne basculante ainsi que les ensembles tracteur semi-remorque munis d'essieux relevables. Seulement 5 % de ces ensembles de véhicules de trois essieux et plus sont visés par une hausse moyenne des limites de charge de 1,9 tonne. Ces véhicules sont les trains doubles B et les ensembles tracteur semi-remorque de six essieux sans essieu relevable. Ainsi, en ajoutant l'impact de la présente réforme à l'impact de celle de 1991, sur 50 000 véhicules de trois essieux et plus immatriculés au Québec, 67 % ont été visés par des baisses moyennes des limites de charge de 2 tonnes, alors que seulement 8 % des véhicules ont été visés par des hausses de 1,2 tonne. Ces ajustements des limites de charge orientent l'industrie vers des véhicules plus performants sur tous les plans sans affecter sa compétitivité puisque, dans la plupart des cas, les véhicules de remplacement peuvent transporter des charges payantes comparables à celles des véhicules d'origine.

Par ces modifications réglementaires, les transporteurs et les expéditeurs bénéficieront de normes plus simples, ce qui facilitera la gestion de leur parc de véhicules, tant au Québec qu'à l'étranger et, par conséquent, améliorera leur compétitivité et leur conformité des normes.

Le gouvernement y trouvera également son avantage par la circulation sur les routes de véhicules moins dommageables pour le réseau routier, plus faciles à contrôler et tout aussi, sinon plus sécuritaires que les véhicules actuels.

Enfin, avec la plupart de ces mesures, le Québec harmonisera ses normes avec celles des voisins canadiens. Les nouvelles mesures entreront en vigueur progressivement au cours des prochaines années. Ainsi, cela permettra de freiner l'escalade des limites de charge et de dimension des véhicules qui existent présentement entre les administrations ainsi que de stabiliser les normes à long terme.

Les autres changements réglementaires

Voici un aperçu des changements réglementaires effectués en 1997 ou à venir en 1998.

- Une harmonisation des normes de matières dangereuses et d'arrimage

Des modifications au Règlement sur le transport des matières dangereuses sont entrées en vigueur en 1997. Ces modifications ont notamment pour objet d'harmoniser, d'une part, le règlement provincial avec le règlement fédéral afin de permettre aux transporteurs et aux expéditeurs québécois de rester compétitifs avec ceux des autres provinces et, d'autre part, avec la réglementation sur les matières dangereuses du ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec pour assurer certains ajustements quant à l'utilisation du manifeste ou du document d'expédition.

En ce qui concerne le Règlement sur les normes d'arrimage, les différentes administrations nord-américaines visent une harmonisation des normes applicables en cette matière et le Québec ainsi que l'Ontario sont les principaux artisans de cette réforme. Le processus d'harmonisation est présentement en cours et la mise en vigueur de la réglementation commune est prévue pour la fin de l'année 1998.

- Une déréglementation économique partielle du camionnage en vrac et une déréglementation économique totale du camionnage général

Les grands événements économiques des dernières années font en sorte d'accélérer les actions vers la déréglementation économique ou à tous le moins vers une ouverture et un assouplissement des règles d'encadrement de l'offre du transport. L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et plus près de nous l'Accord sur le commerce intérieur (ACI) sont venus indiquer la fin du protectionnisme économique et la disparition des barrières au commerce entre les pays et entre les provinces.

Pour sa part, le secteur du camionnage en vrac devrait connaître des changements à compter du 1^{er} janvier 1998 suite à l'entrée en vigueur de l'article 19 de la Loi de mise en œuvre de l'Accord sur le commerce intérieur (projet de loi C-19), ce qui aura des conséquences, notamment, dans le transport des agrégats et le transport forestier. Un premier groupe de travail réunissant des représentants du Ministère et de l'industrie du transport a été formé afin de mesurer les impacts de cette loi et d'examiner les solutions qui s'offrent au Québec. De plus, un second groupe de travail interprovincial a été formé en octobre 1996 en vue d'évaluer les effets de la législation fédérale sur les politiques de

camionnage en vrac provincial. Pour ce qui est du camionnage en vrac, le Québec a inscrit

des réserves quant à la disparition des permis de transport à vocation économique. Des négociations sont en cours entre les provinces et le fédéral pour maintenir ces permis jusqu'en l'an 2000 qui, pour le vrac sont de nature plus locale qu'interprovinciale.

Dans le secteur du camionnage général, une déréglementation économique totale du camionnage général est à prévoir en 1998 de même qu'un nouvel encadrement par l'État sur les utilisateurs de véhicules lourds avec des objectifs de sécurité routière et de protection du patrimoine routier. Concrètement et pour donner suite à l'Accord sur le commerce intérieur, l'année 1998 sera celle de la disparition complète au Canada, des permis de transport à vocation économique dans le camionnage général.

8.5. ORIGINE ET DESTINATION DES DÉPLACEMENTS

8.5.1 L'enquête origine-destination à Tadoussac et à Sacré-Coeur

Des enquêtes origines et destinations ont été tenues sur la Côte-Nord en 1996. Deux postes situés au traversier de Tadoussac à Baie-Sainte-Catherine et sur la route 172 ont intercepté, simultanément, les usagers circulant dans les deux directions afin de cerner les motifs de déplacements et les origines et destinations des usagers de la route. Plus de 5 500 usagers ont été interviewés au poste de Tadoussac et près de 4 200 usagers ont été interviewés sur la route 172, du vendredi 5 juillet 1996 au lundi 8 juillet 1996. Cette enquête a été effectuée juste avant le déluge qui a frappé la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et la région de la Côte-Nord modifiant considérablement la circulation et l'achalandage de ces deux régions. Les buts de déplacements illustrés aux figures suivantes démontrent que plus de la moitié des usagers circulant sur la route 138 se déplacent pour le tourisme de loisir et d'agrément, alors que sur la route 172 ceux-ci représentent moins de 40 % suivi par le travail qui représente près de 30 %.

Figure 17 – Enquête Origine/Destination (description des buts des déplacements route 138–Tadoussac)

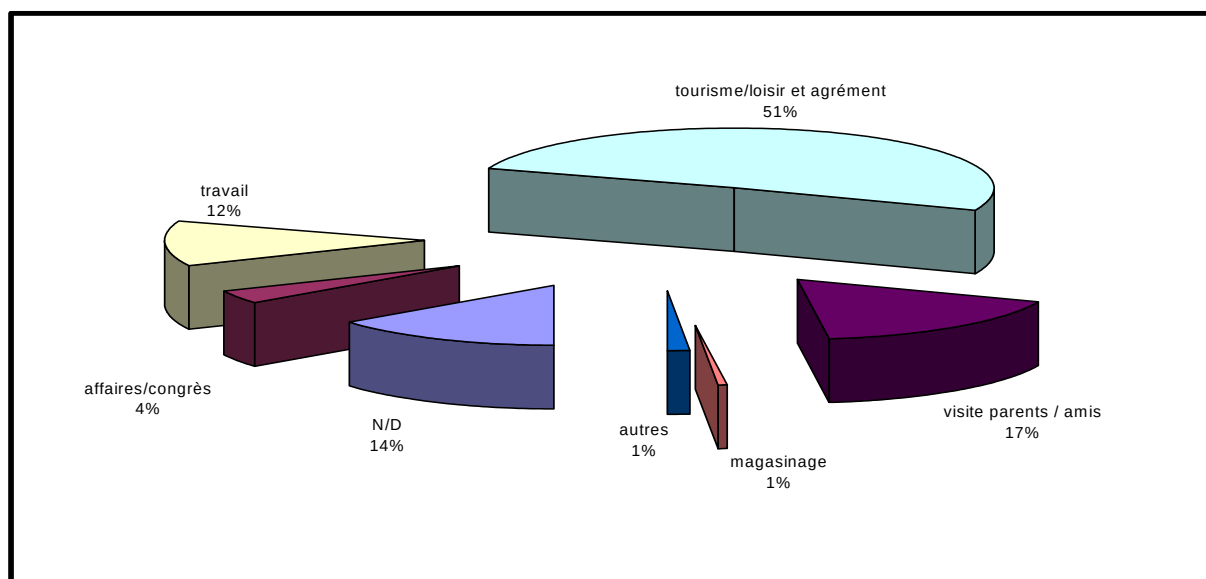
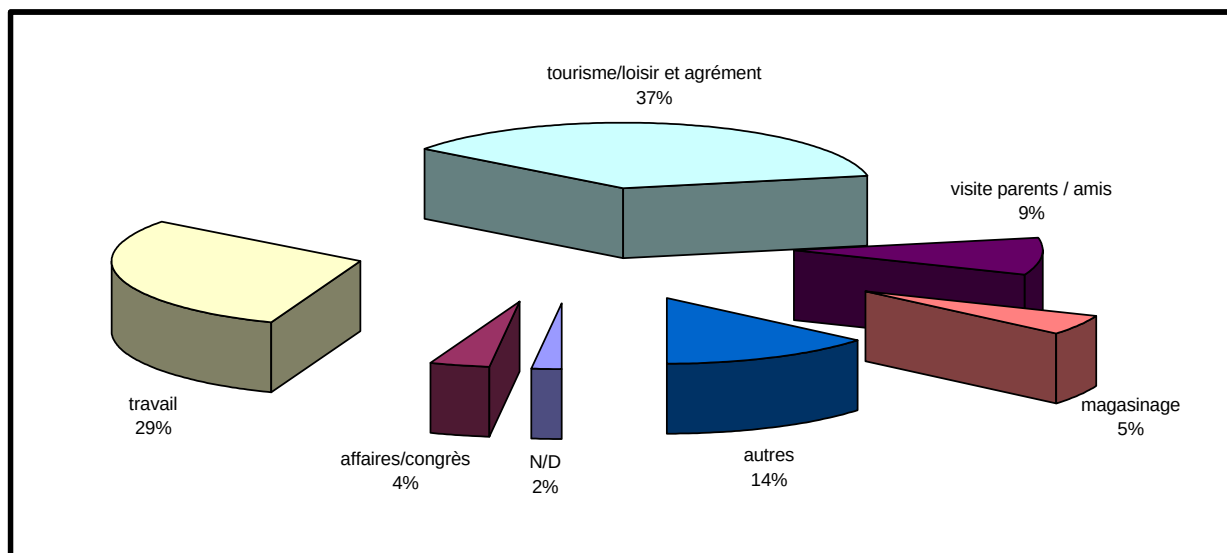


Figure 18 – Enquête Origine/Destination (description des buts des déplacements route 172–Sacré-Cœur)



La répartition des origines et destinations sur la Côte-Nord illustrée ci-dessous pour les deux directions confondues sur la route 138 permet de constater l'importance de Tadoussac comme générateur ou récepteur de déplacement, qui se situe au même niveau que la ville de Baie-Comeau suivi de Sept-Îles, avec plus de 200 véhicules comme D.J.M.E.

La répartition des origines et destinations externes à la Côte-Nord révèle que les régions administratives à l'ouest de Québec représentent plus de 600 véhicules comme D.J.M.E. suivi par la communauté urbaine de Québec et les M.R.C. environnantes avec moins de 600 véhicules.

Figure 19 – Enquête Origine/Destination sur la route 138 à Tadoussac (répartition des origines et destinations sur la Côte-Nord)

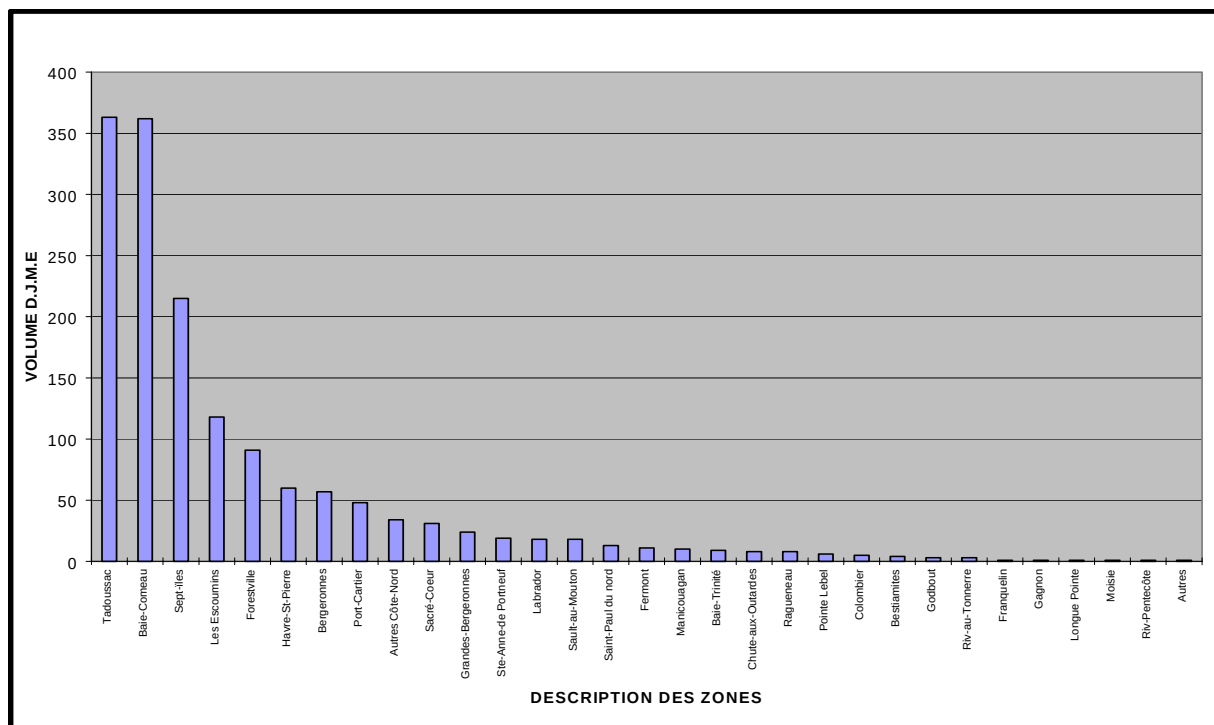
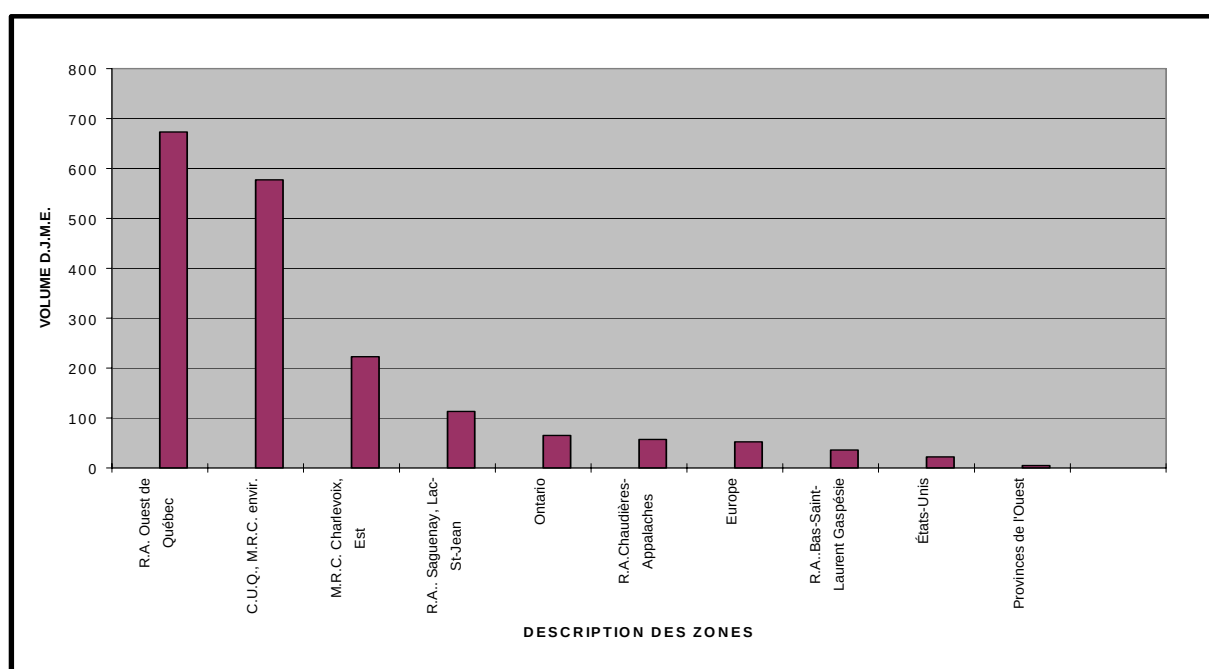


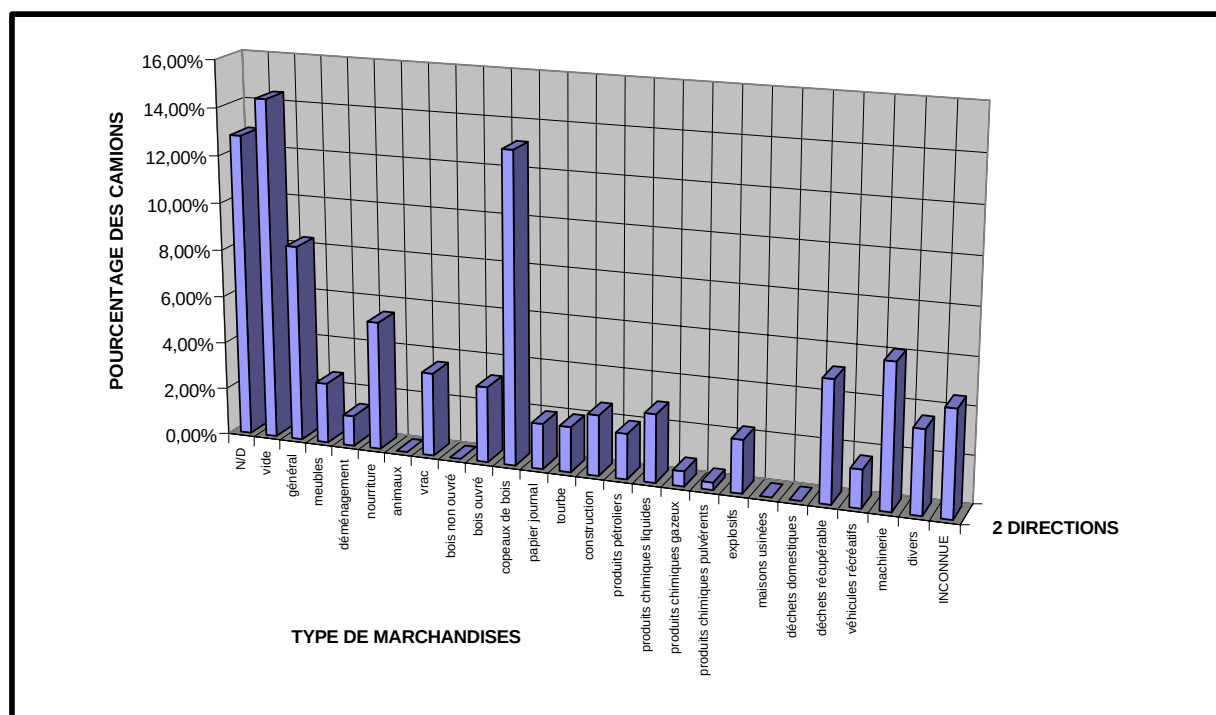
Figure 20 – Enquête Origine/Destination sur la route 138 à Tadoussac (répartition des origines et destinations externes à la Côte-Nord)



Importance du bois et des produits du bois dans les marchandises transportées

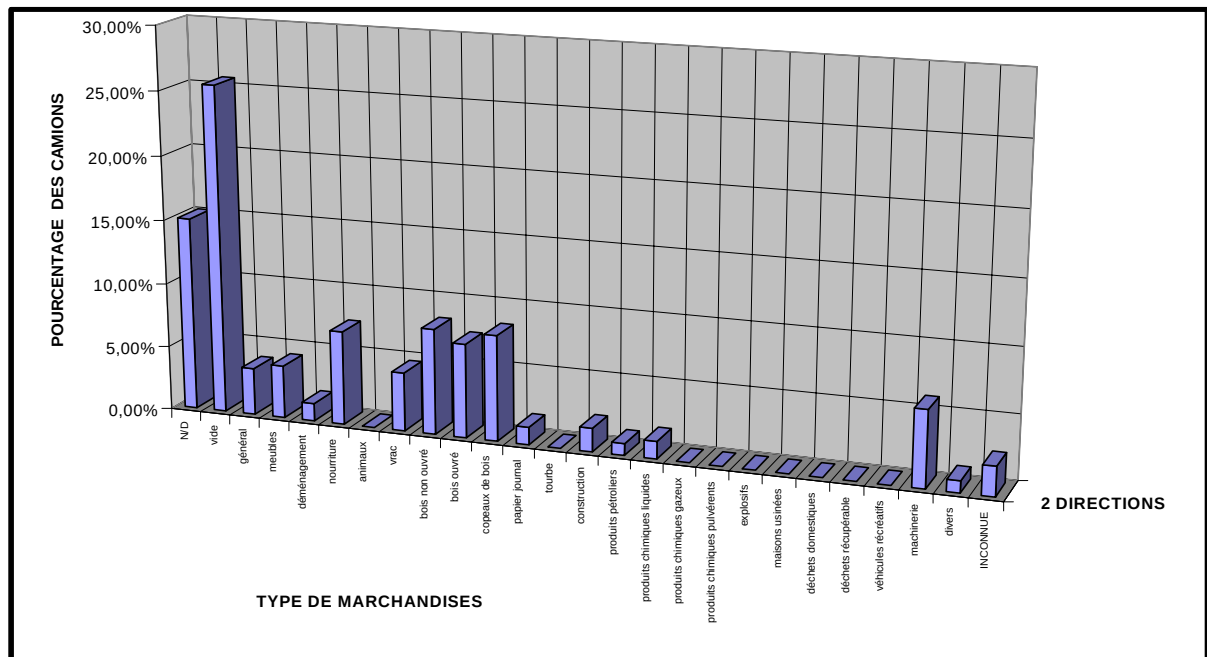
La description des marchandises transportées sur la route 138, illustrée à la figure suivante, démontre l'importance du transport du bois et des produits du bois qui représentent plus de 18 % du volume total observé lors de l'enquête. Il faut inclure également une proportion importante des camions identifiés comme circulant à vide, soit près de 15 %, qui reviennent après avoir livré leur chargement. Les produits pétroliers, chimiques et explosifs représentent 8 % du volume total. La comparaison avec les données du MRN mentionnées précédemment dans le texte donnait un pourcentage de 40 % pour les produits du bois et ses dérivés par rapport à l'ensemble des transporteurs. Ce qui peut se concilier avec la présente enquête en tenant compte de la période échantillonnée, soit une période propice aux activités de nature récréative, de la proportion importante des camions circulant à vide et de l'imprécision relative aux estimés du nombre de passage de camions transportant du bois.

Figure 21 – Enquête Origine/Destination (description des marchandises transportées sur la route 138 à Tadoussac)



La proportion des produits du bois et de ses dérivés occupe une plus grande importance sur la route 172. Ainsi, c'est près de 25 % des véhicules observés auxquels il faut ajouter une grande proportion des véhicules identifiés comme circulant vides, soit 25,6 %, après avoir livré leur chargement. Les produits pétroliers et chimiques ne représentaient que près de 2 % de l'ensemble. Aucun explosif n'a été relevé durant l'enquête.

Figure 22 – Enquête Origine/Destination (description des marchandises transportées sur la route 172)



Sacré-Cœur, un pôle en interrelation étroite avec Tadoussac

La répartition des origines et destinations sur la Côte-Nord illustrée à la figure suivante présente l'ensemble des origines et destinations situées sur la Côte-Nord pour les deux directions confondues sur la route 172. Elle permet de constater l'importance du trafic local de Sacré-Cœur comme générateur ou récepteur de déplacement, avec près de 500 véhicules, suivi de Tadoussac à moins de 400 véhicules. Ainsi plus de 57 % des usagers provenant de Sacré-Cœur interceptés sur la route 172, en direction sud, se destinaient vers Tadoussac.

Figure 23 – Enquête Origine/Destination sur la route 172 à Sacré-Cœur (répartition des origines et destinations de la Côte-Nord)

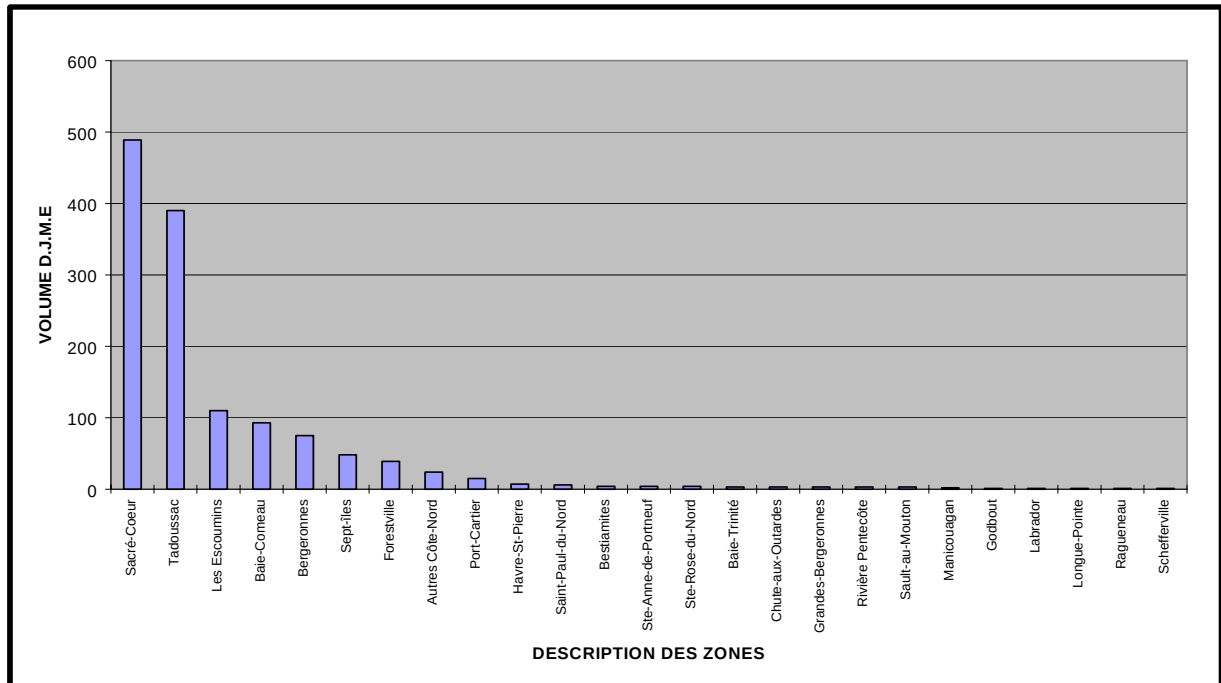
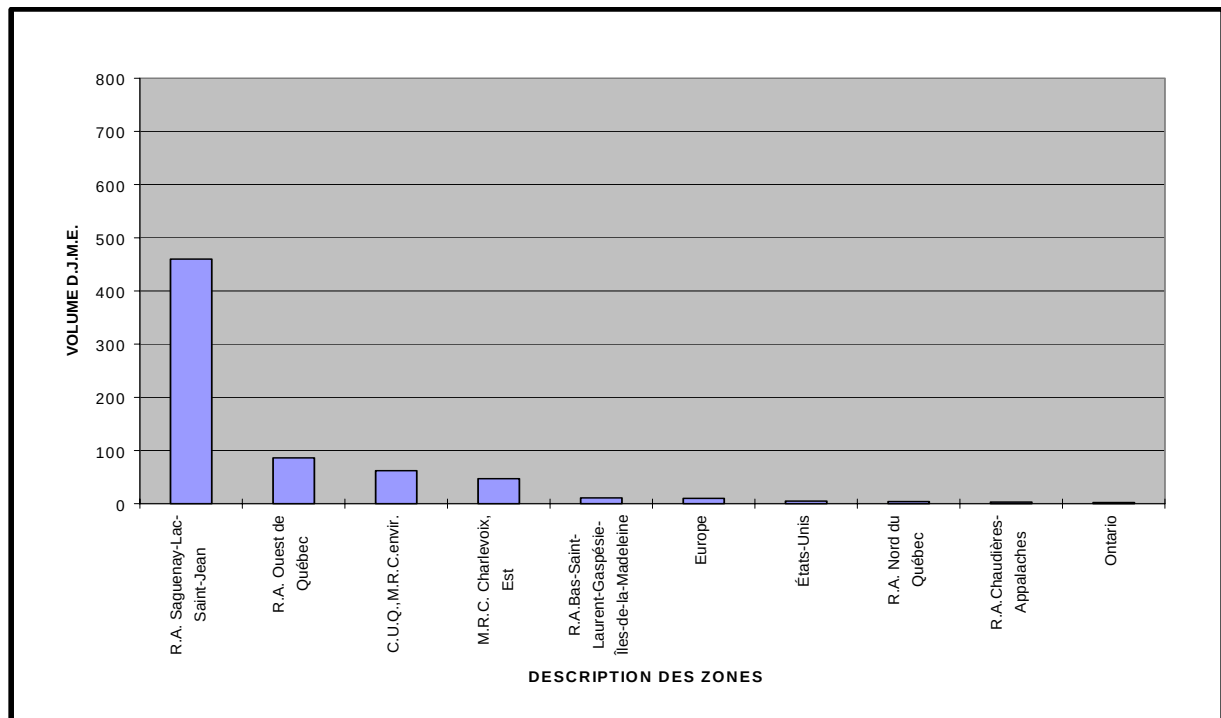


Figure 24 – Enquête Origine/Destination sur la route 172 à Sacré-Cœur (répartition des origines et destinations externes à la Côte-Nord)



La répartition des origines et destinations externes à la Côte-Nord révèle que la région administrative du Saguenay–Lac-Saint-Jean domine de loin, avec plus de 400 véhicules comme D.J.M.E. La description des marchandises transportées sur la route 172 démontre l'importance des camions circulant vides sur cette route. Les produits du bois constituent une part appréciable des camions recensés.

8.5.2 L'enquête Origine/Destination Matane–Baie-Comeau–Godbout

Le chapitre 12 traite spécifiquement du volet maritime et de ses composantes. Le lecteur est donc invité à le consulter pour obtenir le portrait global de ce volet. Cependant, afin d'assurer une introduction à l'enquête Origine/Destination effectuée spécifiquement sur la liaison entre Matane–Baie-Comeau–Godbout en alternance, nous décrivons certaines statistiques afin de mieux situer le lecteur. Il ressort que le D.J.M.A. observé de 1982 à 1995 est demeuré pratiquement le même, passant de près de 230 véhicules à près de 260 véhicules, tel que présenté à la figure suivante. Le D.J.M.E. observé de 1990 à 1995 suit la même tendance que le D.J.M.A., soit une diminution après le sommet observé en 1990 avec stabilisation ces dernières années. Les débits journaliers moyens mensuels observés démontrent que la demande en période estivale est beaucoup plus forte, soit plus du double du volume annuel transporté.

Figure 25 – Évolution du débit journalier moyen annuel transporté par le traversier de Matane–Baie-Comeau–Godbout

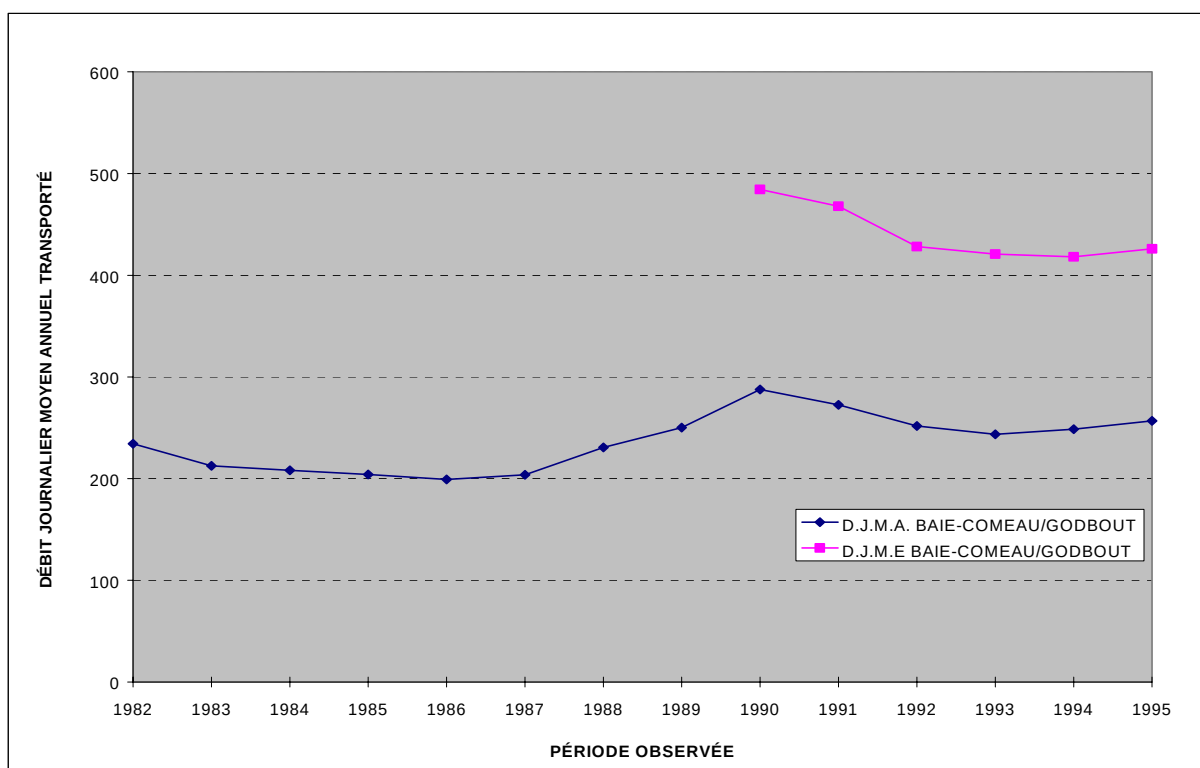


Figure 26 – Variation du débit journalier moyen mensuel au traversier de Matane–Baie-Comeau–Godbout

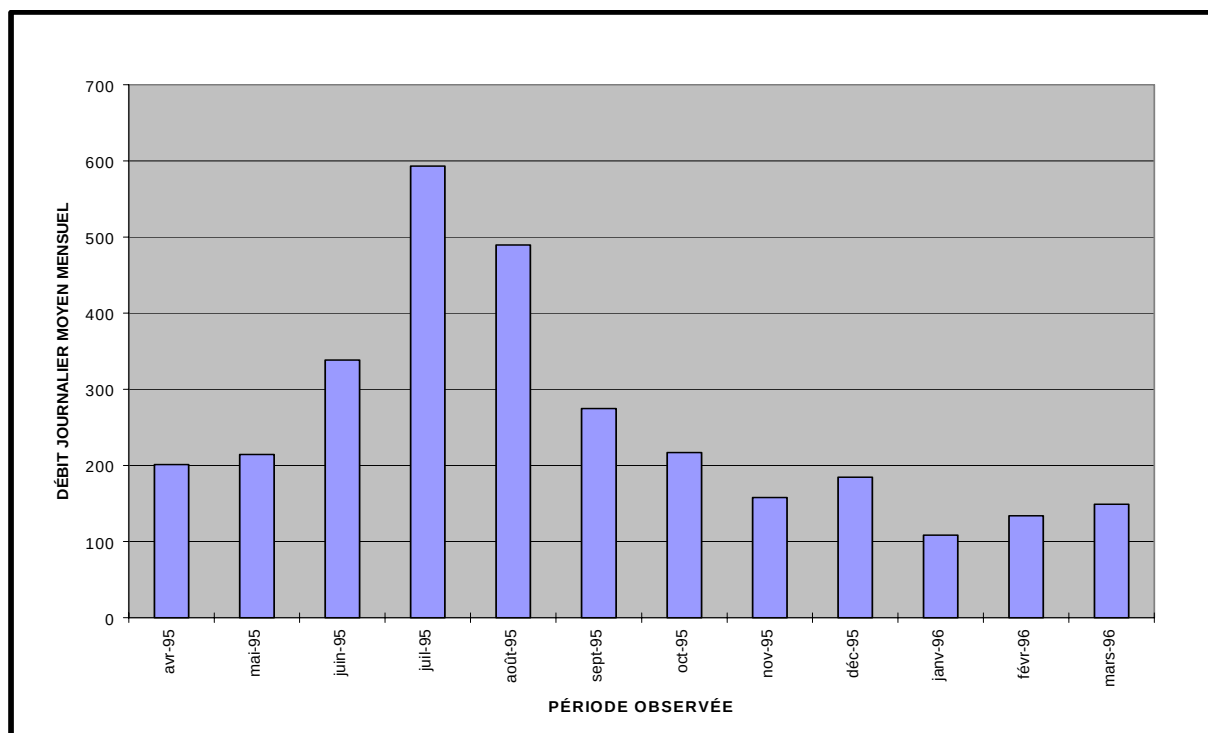
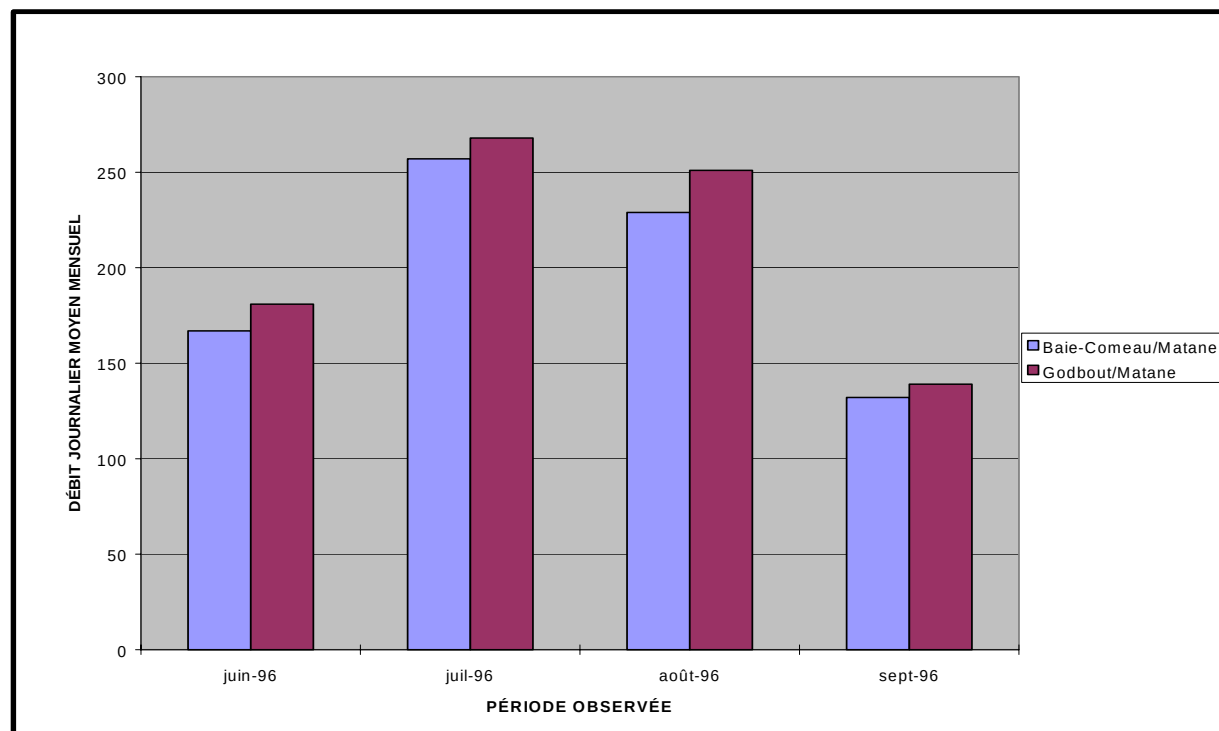


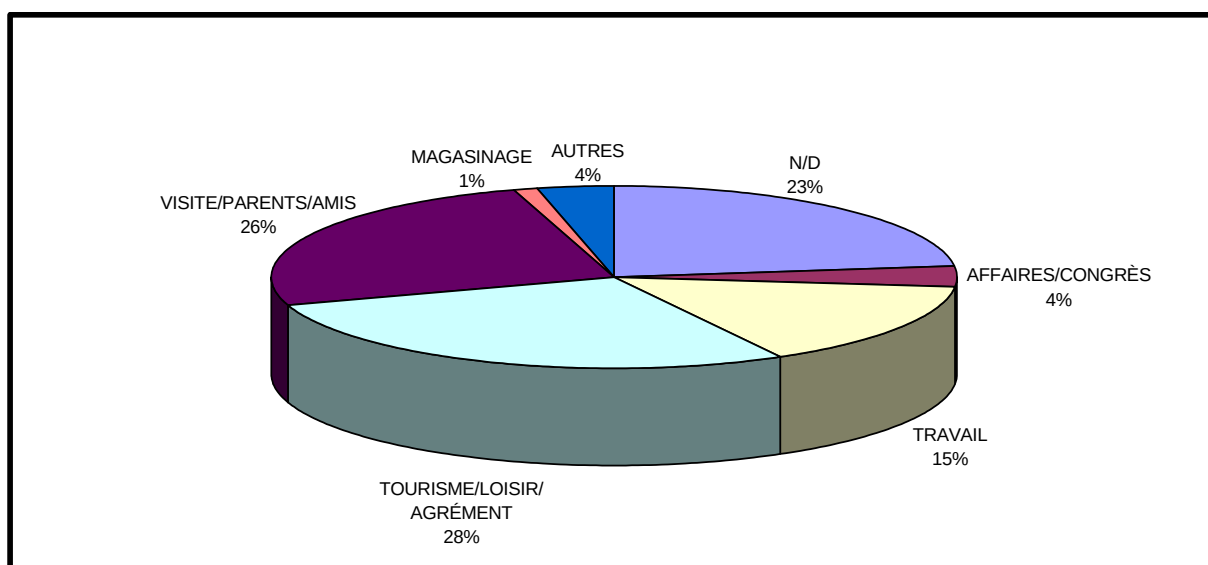
Figure 27 –Description du débit journalier moyen mensuel pour chaque liaison



La figure précédente illustre l'importance relative des deux sites sur la rive nord, soit Baie-Comeau et Godbout pour la période estivale. Les échanges sont pratiquement équivalents entre eux.

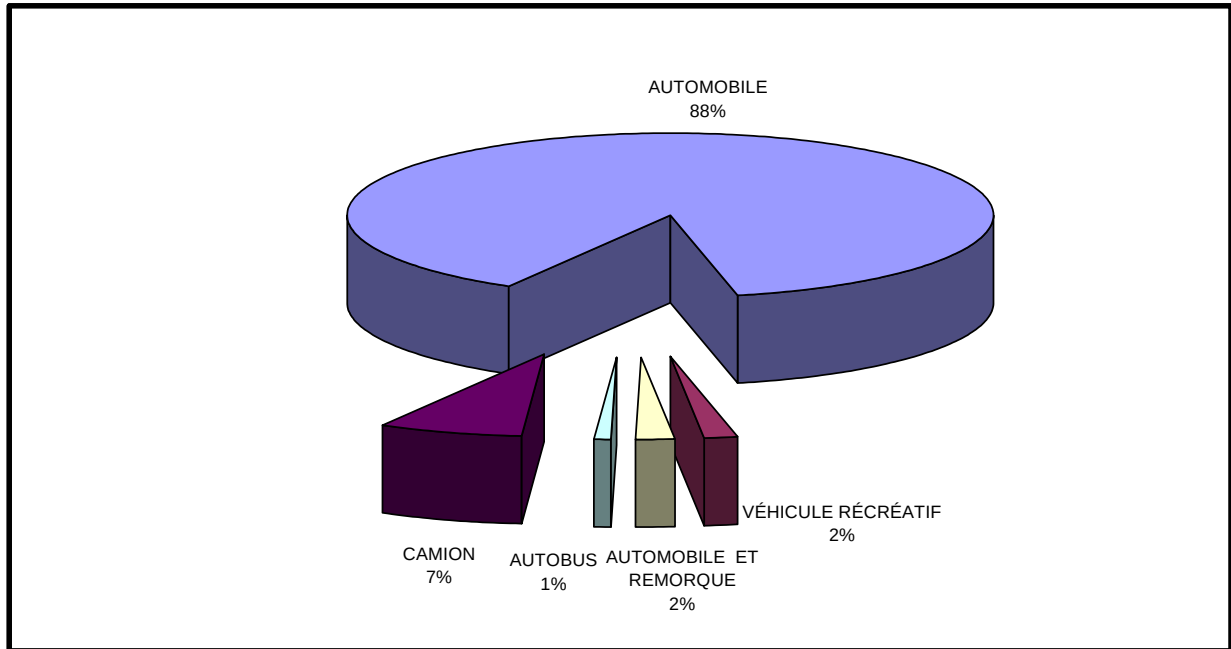
L'étude réalisée à la fin de l'été 1996 a également permis de caractériser les types d'échange entre les deux rives du Saint-Laurent. Cette enquête, ayant été réalisée après le déluge, le pourcentage de tourisme, de loisir et d'agrément qui est de 28 % doit donc être considéré avec réserve.

Figure 28 – Enquête Origine/Destination (description des buts des déplacements au traversier Matane–Baie-Comeau–Godbout)



Près du tiers des camions observés circulaient à vide, donc revenaient après avoir livré leur produit. La nourriture représente le pourcentage le plus élevé soit 20 % des camions observés. La répartition des types de véhicules observés révèle une prédominance importante des véhicules automobiles, soit 88 %. Les camions ne représentant que 7 % de l'ensemble des véhicules.

Figure 29 – Enquête Origine/Destination Matane–Baie-Comeau–Godbout (répartition des types de véhicules)



La répartition des origines et destinations sur la Côte-Nord démontre l'importance de deux pôles majeurs, soit Baie-Comeau et Sept-Îles, qui représentent ensemble près de 60 % de celles-ci. Les origines et destinations externes à la Côte-Nord démontrent que les M.R.C. de la rive sud, situées près de la Côte-Nord, soit celle de Matane, Rimouski-Neigette et de la Mitis constituent près de 50 % des déplacements.

Figure 30 – Enquête Origine/Destination Matane–Baie-Comeau–Godbout (répartition des origines-et destinations sur la Côte-Nord)

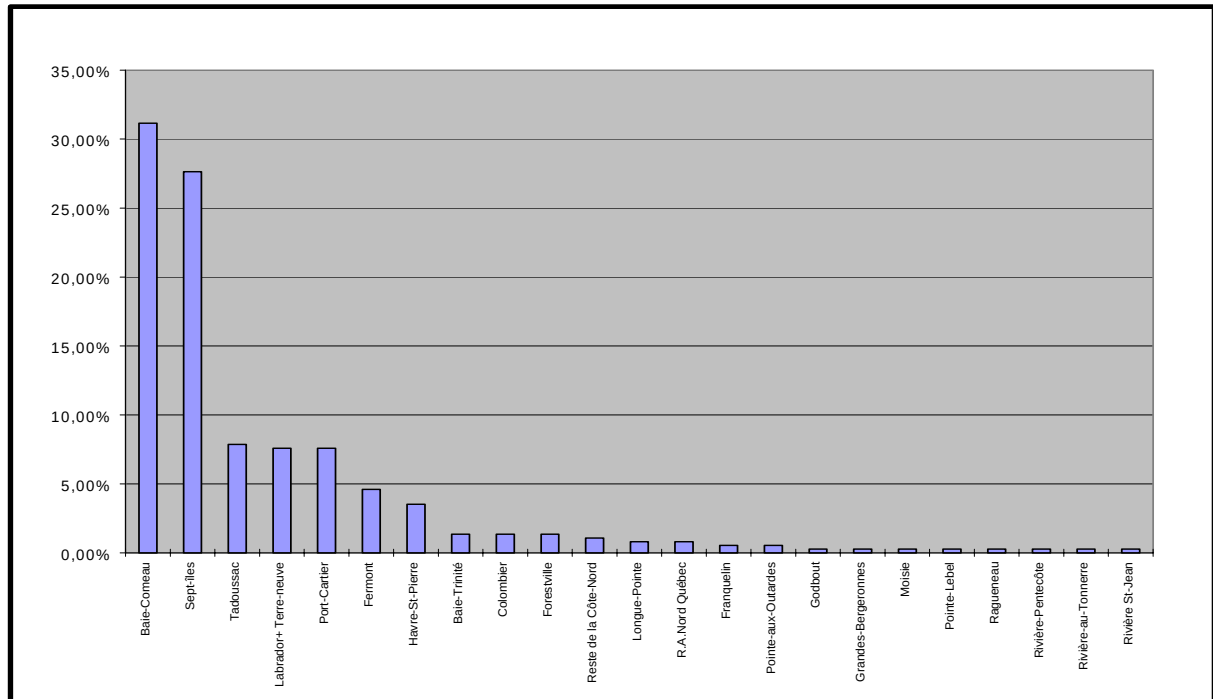
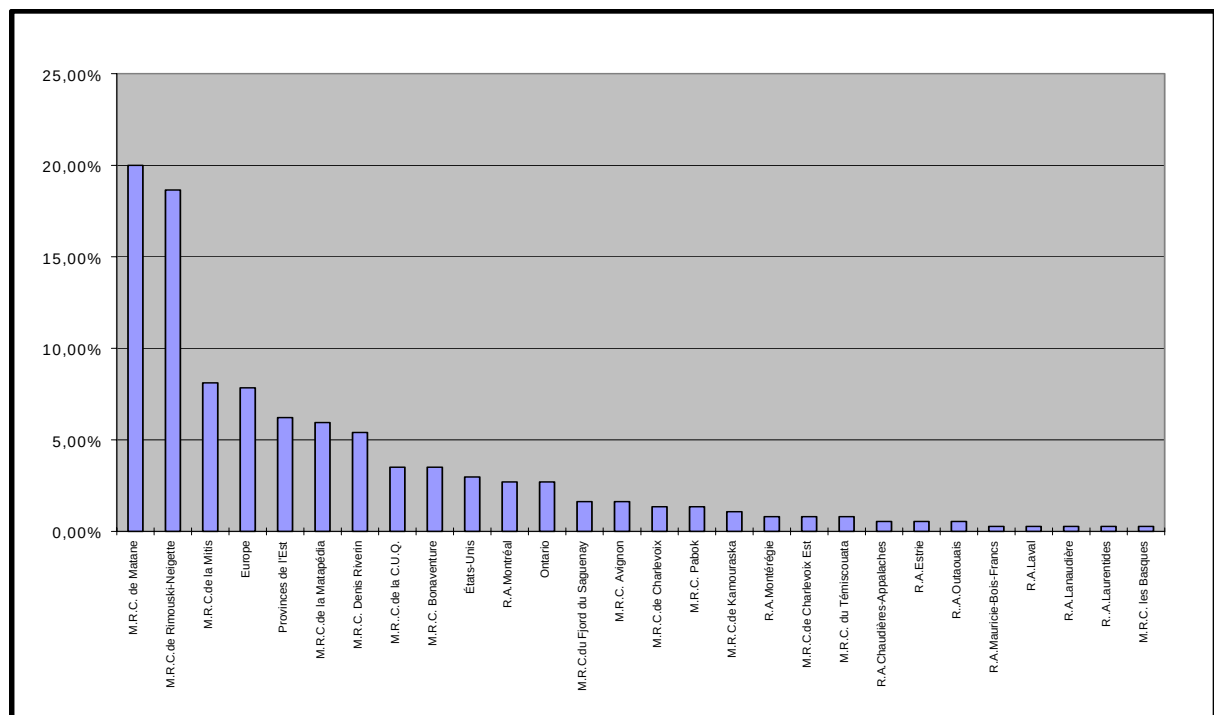


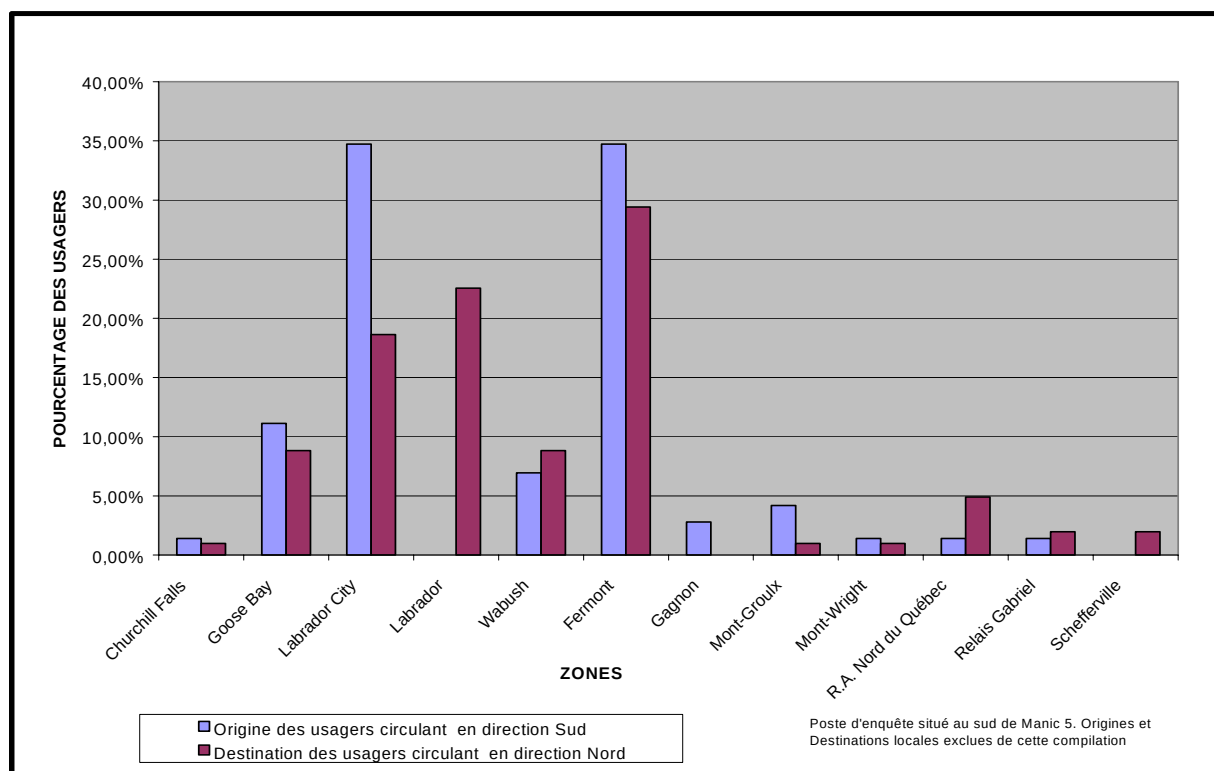
Figure 31 – Enquête Origine/Destination de Matane–Baie-Comeau–Godbout (répartition des origines et destinations externes à la Côte-Nord)



8.5.3 L'enquête Origine/Destination à Manic 5

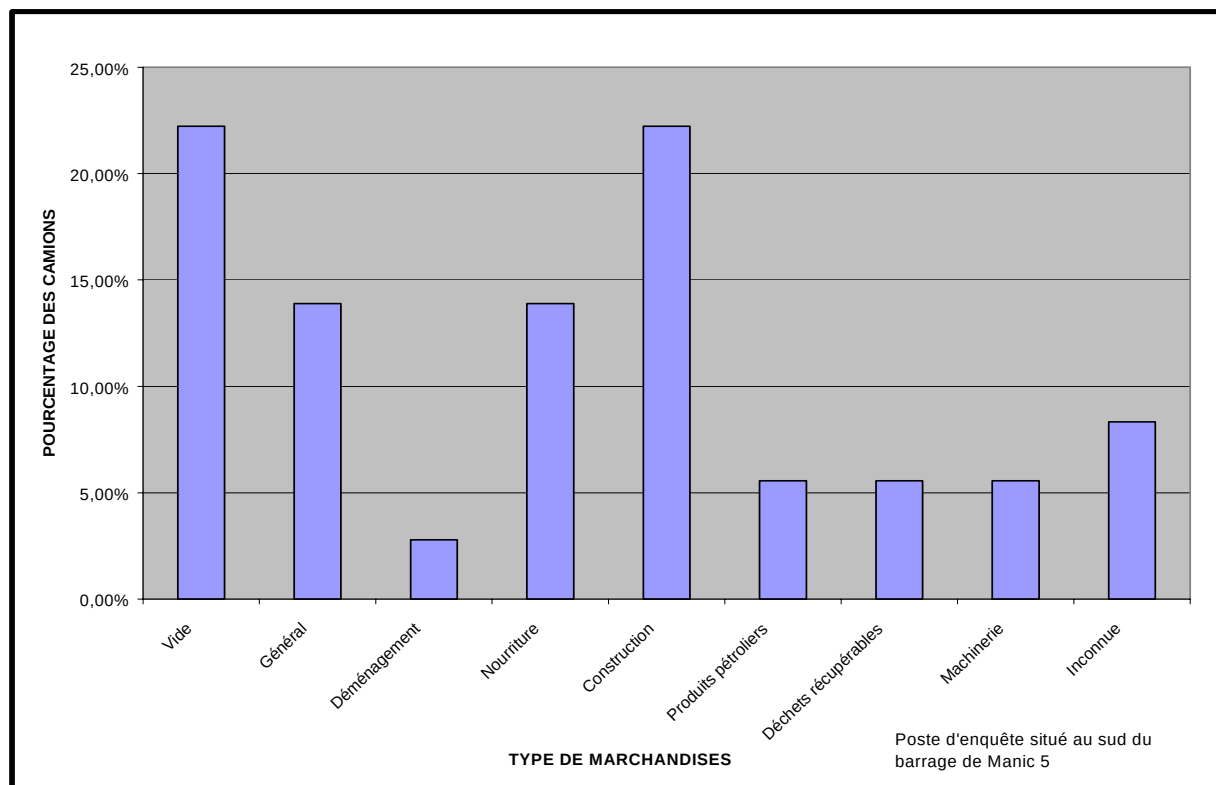
Une enquête origine-destination effectuée à la fin de l'été 1997 sur la route 389 au sud du barrage Manic 5 a permis de dénombrer la répartition des origines et des destinations des usagers circulant sur cette route. Ces usagers qui se destinent ou originent au nord de Manic 5 représentent un débit journalier moyen estival de l'ordre de 170 véhicules. La répartition des origines des véhicules circulant en direction sud, de même que les destinations des véhicules circulant en direction nord est présentée sur la figure suivante. Cette compilation permet de constater que les usagers provenant ou se destinant vers le Labrador représentent de 55 à 60 % alors que ceux dont la destination ou la provenance est au Québec ne représentent par conséquent que de 40 à 45 % de l'ensemble. Du côté Québécois Fermont est de loin le plus important générateur de déplacements avec près de 30 à 35 % de l'ensemble.

Figure 32 – Enquête Origine/Destination des usagers de la route 389 (Répartition des Origines et Destination au nord de Manic 5)



Une répartition des marchandises transportées par les camions est présentée également à la figure suivante. Les matériaux de construction y sont dominants au même titre que les camions vides, suivis de près par la marchandise générale, de même que des produits d'alimentation.

Figure 33 – Enquête Origine/Destination des usagers de la route 389 (Description des marchandises transportées)



8.6. LA SÉCURITÉ DE LA ROUTE

Évolution des accidents (une tendance propre à la Côte-Nord)

L'évolution des accidents selon la nature des dommages, survenus sur l'ensemble de la province de Québec et particulièrement sur la Côte-Nord, de 1990 à 1996, est présentée aux figures 32 et 33. L'année 1996, bien que présentée, a été utilisée dans l'analyse avec réserve en raison du déluge qui a modifié considérablement les débits de circulation, et a eu par conséquent une incidence externe à la dynamique de l'accidentologie propre à la Côte-Nord.

L'évolution observée des accidents survenus sur l'ensemble du Québec démontre une tendance à la baisse. En effet, le nombre total d'accidents a diminué de plus de 6 % durant la période observée, alors que les accidents avec blessés graves diminuaient de plus de 13 % et les accidents mortels de plus de 20 %. Quant à l'évolution propre à la Côte-Nord, une baisse du nombre total d'accidents a été observée de 1990 à 1993 pour ensuite connaître une hausse jusqu'à 1995, et atteindre, subséquemment, un nombre d'accidents plus élevé (1,5 %) qu'en 1990. La situation est sensiblement la même en ce qui concerne les accidents avec blessés graves, ainsi que les accidents mortels.

Figure 34 – Évolution du nombre d'accidents sur l'ensemble du Québec selon la nature des dommages

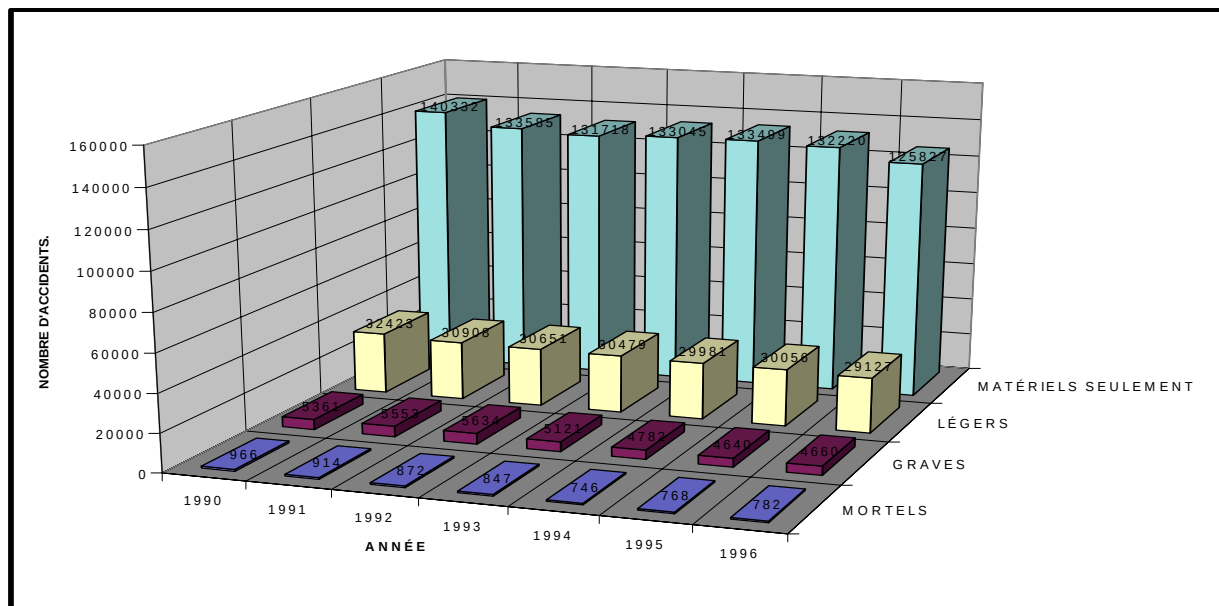
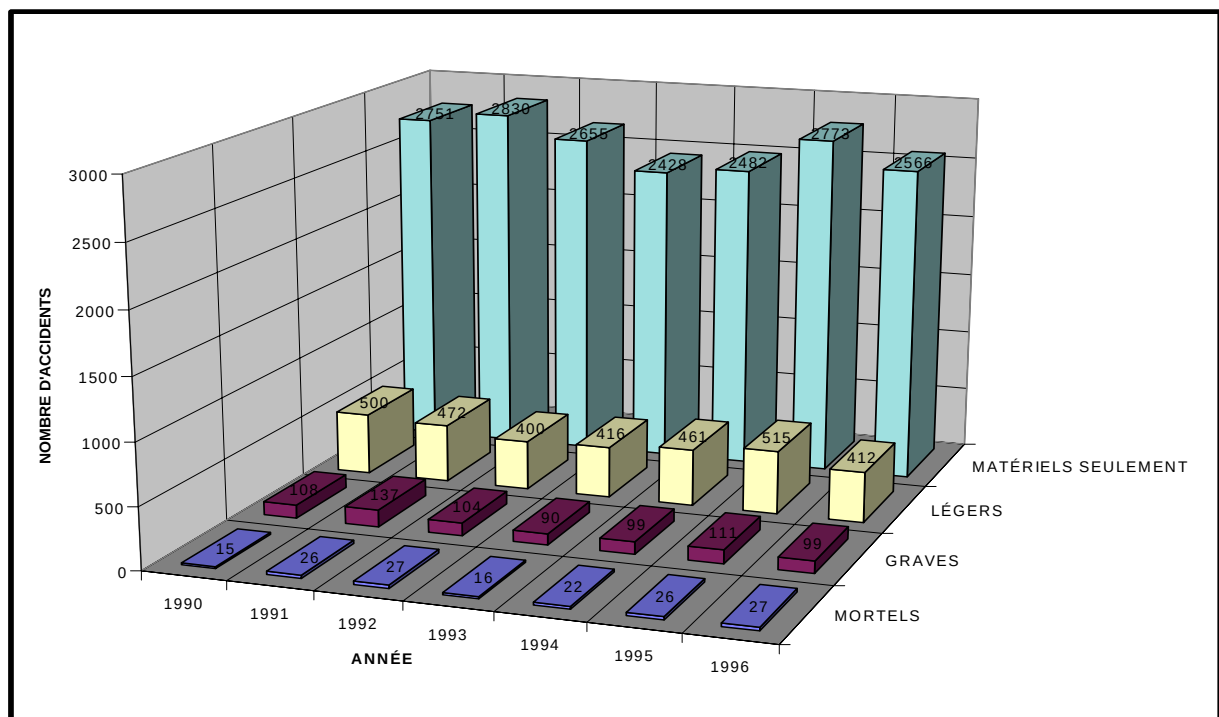


Figure 35 – Évolution du nombre d'accidents sur la Côte-Nord selon la nature des dommages



Les statistiques de la Société d'assurance automobile du Québec nous permettent d'observer certaines caractéristiques, tels la fonction (conducteurs, passagers, piétons, cyclistes, etc.) des personnes impliquées dans l'ensemble des accidents, les accidents avec blessures graves ainsi que les accidents avec mortalité survenus sur la Côte-Nord. L'évolution observée pour ces accidents est présentée aux figures 37 et 38. En ce qui concerne l'ensemble des dommages, on constate une diminution notable des classes d'accidents impliquant des motocyclistes ainsi que des cyclistes, alors qu'on constate une hausse importante des accidents impliquant des motoneigistes. Cependant, pour cette classe, si l'on considère l'année 1996, compte tenu que la période d'activité est différente de celle du déluge, on constate que le nombre d'accidents est revenu sensiblement au même nombre que pour l'année 1994.

Figure 36 – Ensemble des accidents avec blessures ou mortalités selon la fonction de la personne impliquée

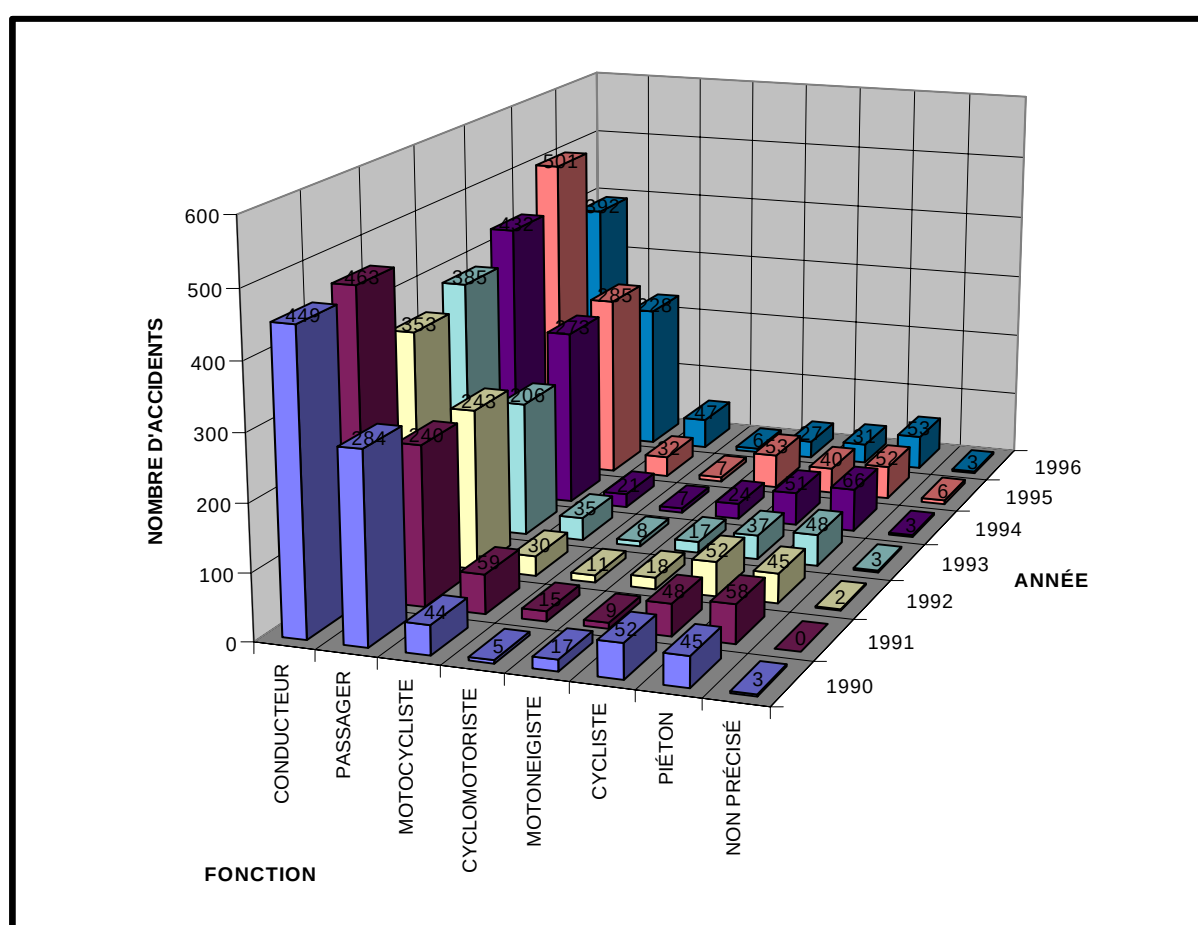
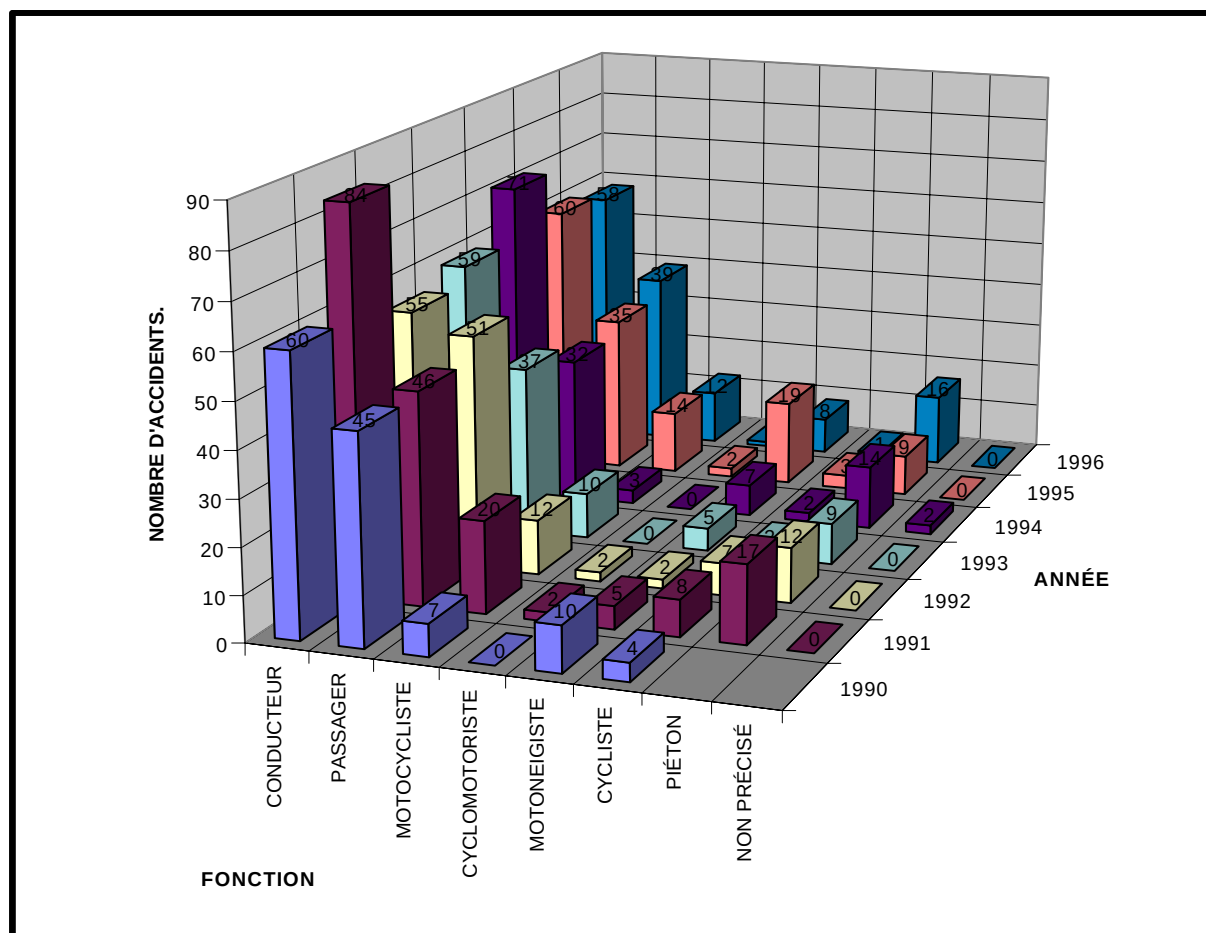
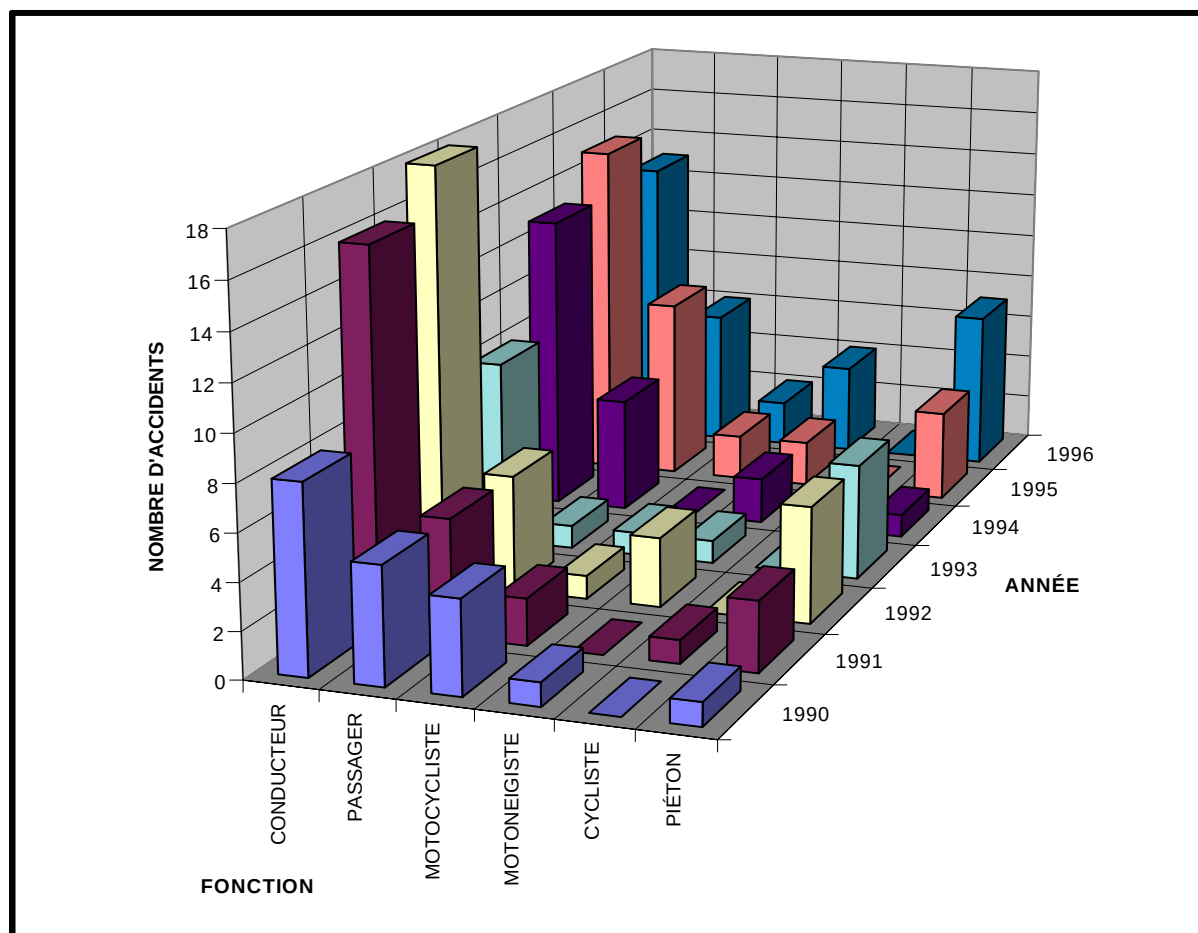


Figure 37 – Nombre de blessés graves selon la fonction



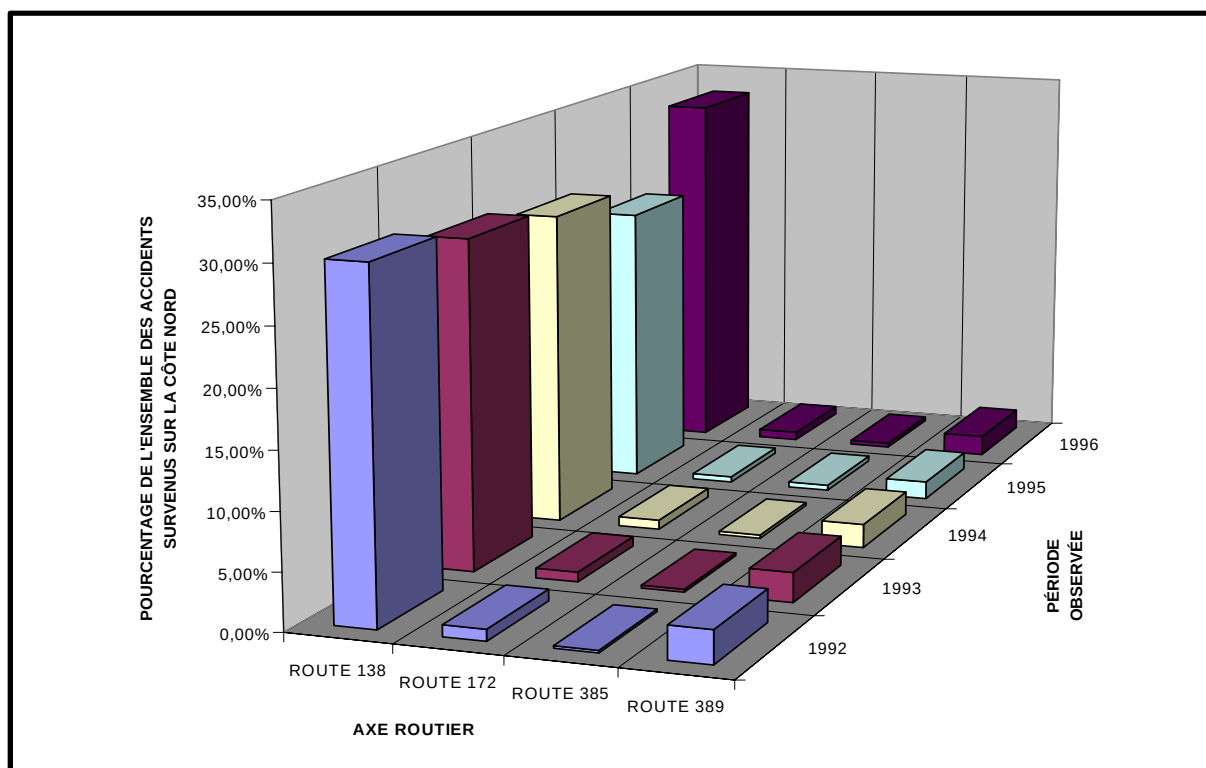
L'évolution observée de la répartition des accidents, selon la fonction de la personne blessée gravement présentée à la figure 37 ou de la personne décédée, telle qu'illustrée à la figure 38, suit sensiblement les mêmes tendances qu'observées précédemment. Il faut toutefois prendre en considération que constituant des ensembles très petits, ils sont donc sujets à une plus grande variabilité.

Figure 38 – Nombre de victimes selon la fonction



Une analyse de l'évolution des accidents sur les principaux axes routiers de la Côte-Nord est présentée à la figure 39. En incluant le réseau routier local, près de 30 % des accidents surviennent sur la route 138, ce qui s'explique aisément par la longueur de celle-ci, soit plus de 700 km, ainsi que des volumes de circulation qui y sont observés, soit jusqu'à près de 23 000 véhicules par jour en traversée d'agglomération.

Figure 39 – Évolution de la répartition des accidents en fonction des axes routiers



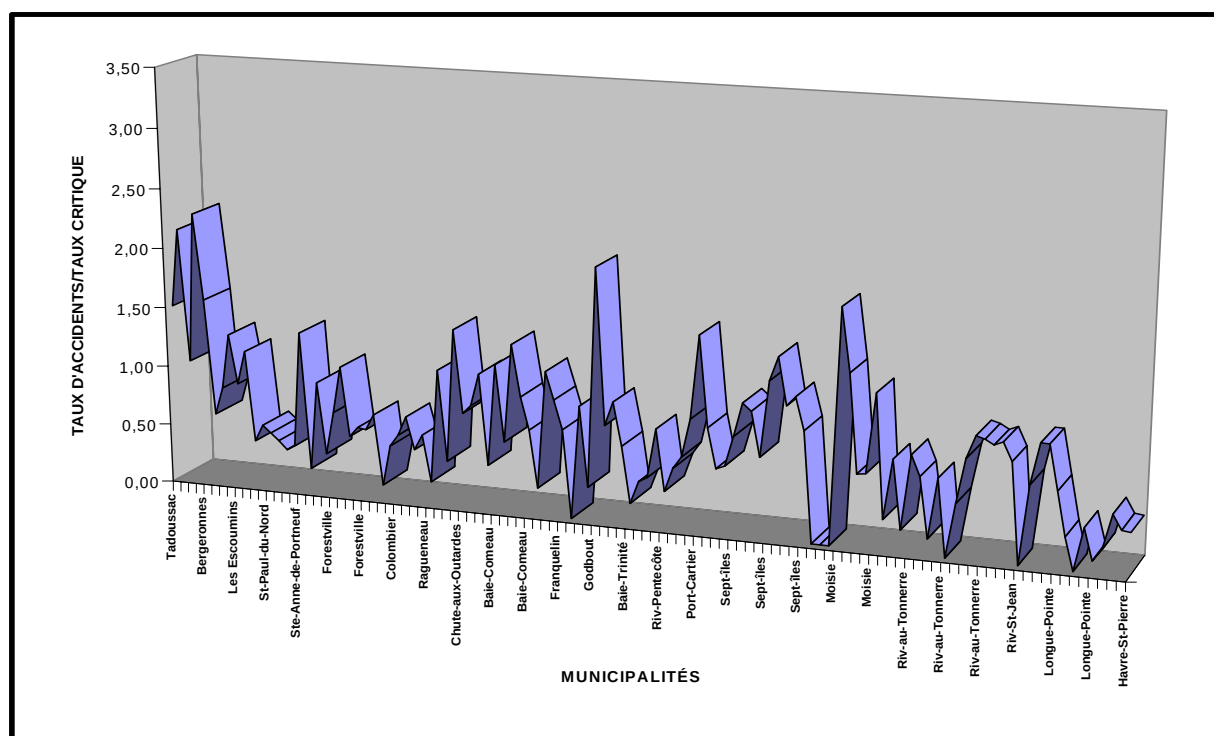
Une localisation des accidents survenus sur les principaux axes routiers de la Côte-Nord, soit les routes 138, 172, 385 et 389, a été effectuée par le personnel de la Direction territoriale de Baie-Comeau pour les années 1992 à 1994, à partir des fichiers d'accidents de la Société d'assurance automobile. Cet exercice doit être complété par la localisation des accidents survenus durant les années subséquentes, soit de 1995 à 1997, et devrait être finalisé d'ici la fin de l'année 1998. Également, l'implantation du logiciel de diagnostic de sécurité routière par la Direction territoriale de la Côte-Nord est encore dans la phase de cueillette des données, de sorte que les analyses subséquentes ont été limitées essentiellement aux traversées d'agglomération.

L'absence d'un outil adapté pour les plans de transport, en l'occurrence le diagnostic de sécurité routière, a par conséquent, limité la portée des analyses en augmentant les énergies nécessaires pour la réalisation de celles-ci.

Plus de 3 000 accidents ont donc été localisés sur les routes nationales de la Côte-Nord, soit aux sections ou aux intersections sur lesquelles ils sont survenus. Ce qui a permis de dresser un portrait de la problématique de la sécurité routière. Un regroupement des sections a été effectué par la suite, en fonction des vitesses affichées. De ces accidents, plus de 1 600 se localisent dans les limites des municipalités de Baie-Comeau et de Sept-Îles. Une évaluation

des taux d'accidents et des taux critiques⁴ a été effectuée et est présentée à la figure 40 : «Indicateurs de sécurité sur la route 138». Malgré certaines limitations quant à la disponibilité de données de circulation, particulièrement en milieu urbain, l'analyse a permis de déceler qu'environ la moitié des tronçons, ayant un ratio supérieur à 1, sont en milieu urbain et périurbain⁵. Ces tronçons sont situés dans les municipalités de Tadoussac, Les Escoumins, Forestville, Chute-aux-Outardes, Baie-Comeau, Sept-Îles et Rivière-au-Tonnerre.

Figure 40 – Indicateurs de sécurité routière sur la route 138



⁴ **Le taux d'accidents (Ta)** est pour une période donnée, le rapport de la quantité d'accidents sur la quantité de véhicules entrant au carrefour ou circulant sur un tronçon routier durant cette même période. Il s'agit d'une mesure d'exposition au risque généralement exprimée en accidents (le risque) par millions de véhicules entrant au carrefour ou circulant sur un tronçon routier (l'exposition).

Le taux critique d'accidents (Tc) est pour une même classe de sites, par exemple les carrefours en croix avec arrêt sur la secondaire, le seuil au dessus duquel le site est considéré comme dangereux. La méthode du taux critique est dérivée des méthodes de contrôle de la qualité en industrie. Elle pose l'hypothèse que les accidents suivent une distribution de poisson. En fait, le taux critique permet de comparer le site étudié avec la moyenne des sites de même type, et de dégager s'il y a un problème de sécurité. Ainsi lorsqu'à un site donné, le taux d'accidents excède le taux critique, on dira que la situation observée est essentiellement due aux caractéristiques du site et non au hasard.

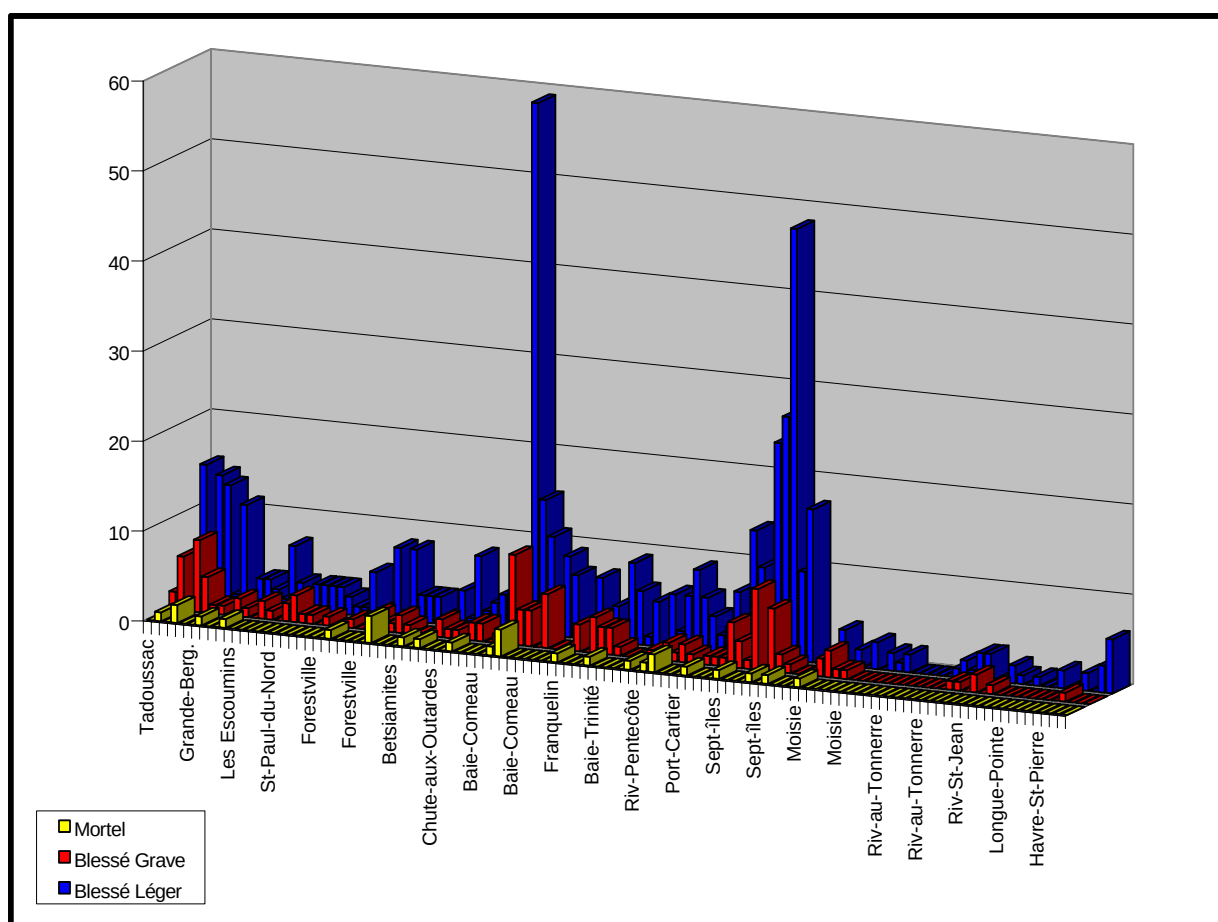
Source : Formation sur les études de besoins de dispositifs de contrôle (guide d'accompagnement), juillet 1995.

⁵ Dans quelques milieux urbains, une certaine amplification des taux d'accidents demeure possible compte tenu de la disponibilité de données, particulièrement celles des débits de circulation. Le portait obtenu demeure néanmoins valable dans le cadre d'un exercice fait à l'échelle d'un plan de transport.

Le lecteur est invité à consulter le chapitre 9 portant sur les corridors routiers en milieu rural et en traversées d'agglomération et qui traite plus en détail chacune des problématiques des municipalités énoncées précédemment.

Les accidents localisés survenus sur la route 138 qui ont provoqué des blessures légères, graves ou mortelles sont illustrés à la figure 41. Un plus grand nombre est observé, entre autres, dans les milieux urbains de Sept-Îles et de Baie-Comeau ainsi que dans plusieurs traversées d'agglomération mentionnées précédemment. Ceci s'explique en partie par l'accroissement des volumes de circulation en milieu urbain conjugué avec la multiplication des accès et intersections générant des mouvements conflictuels. Cette accidentologie doit être également relativisée par le fait que près des $\frac{3}{4}$ des accidents graves et mortels sont situés en milieu rural (zone de 80 et 90 km/h), milieu qui est présent sur près de 90 % de la route entre Tadoussac et Havre-Saint-Pierre. Un tableau synthèse présente en annexe les principales statistiques de la route 138, tant au plan de la géométrie (nombre de voies, pentes critiques et courbes sous-standards, visibilité à 450 m), de la circulation (D.J.M.A., D.J.M.E., % camion) et de l'accidentologie (nombre d'accidents classés par gravité, taux d'accidents et taux critiques).

Figure 41 – Statistiques d'accidents sur la route 138 (comportant blessés légers, blessés graves ou mortalité)



Par ailleurs, découlant des travaux du plan de transport et des études portant sur l'amélioration de la route 138, une étude d'impact sur l'amélioration du tronçon Tadoussac à Bergeronnes a permis d'analyser la problématique détaillée de la géométrie et de l'accidentologie de ce tronçon. Cette analyse ciblée sur une longueur de 32 km a permis de disséquer ce tronçon de la route 138 en des segments de 1,0 km et d'analyser la typologie des accidents qui y sont survenus. Une comparaison des taux d'accidents et des taux critiques pour chacun de ces segments a fait ressortir 5 segments dont le taux excède le taux critique. Entre autres, l'analyse d'un des segments qui est situé à quelque dix kilomètres du traversier, soit la courbe à l'ouest du lac Long, avec 34 accidents en 5 ans, dont 1 accident mortel, de 1992 à 1995 inclusivement, a démontré un taux d'accidents de 6,9 par rapport au taux critique de 1,7, ce qui représente plus de 4 fois ce taux.

L'analyse de l'ensemble du tronçon a fait ressortir que 32 % des accidents survenus impliquaient 2 véhicules ou plus. Par contre, les 4 accidents mortels survenus sur l'ensemble du tronçon impliquaient tous des collisions avec un autre véhicule. Les collisions impliquant un camion étaient moins fréquentes que le poids réel de ceux-ci durant la période observée, soit de l'ordre de 16 à 20 %. Cependant, ils étaient impliqués dans 3 des 4 accidents mortels, ces trois accidents étant tous des collisions frontales.

L'exercice de localisation des accidents effectué par la Direction territoriale pour la période 1995 à 1997 permettra de compléter le diagnostic de sécurité routière et de cibler les endroits nécessitant des analyses plus détaillées, telles que celles complétées pour le tronçon de Tadoussac à Bergeronnes.

La localisation des accidents pour les autres axes routiers, soit la route 172, la route 389 et la route 385, présente le rapport entre le taux d'accidents et le taux critique, pour mettre en relation le nombre d'événements par rapport à l'exposition au risque, tel que présenté aux figures suivantes.

Figure 42 – Indicateurs de sécurité routière sur la route 172

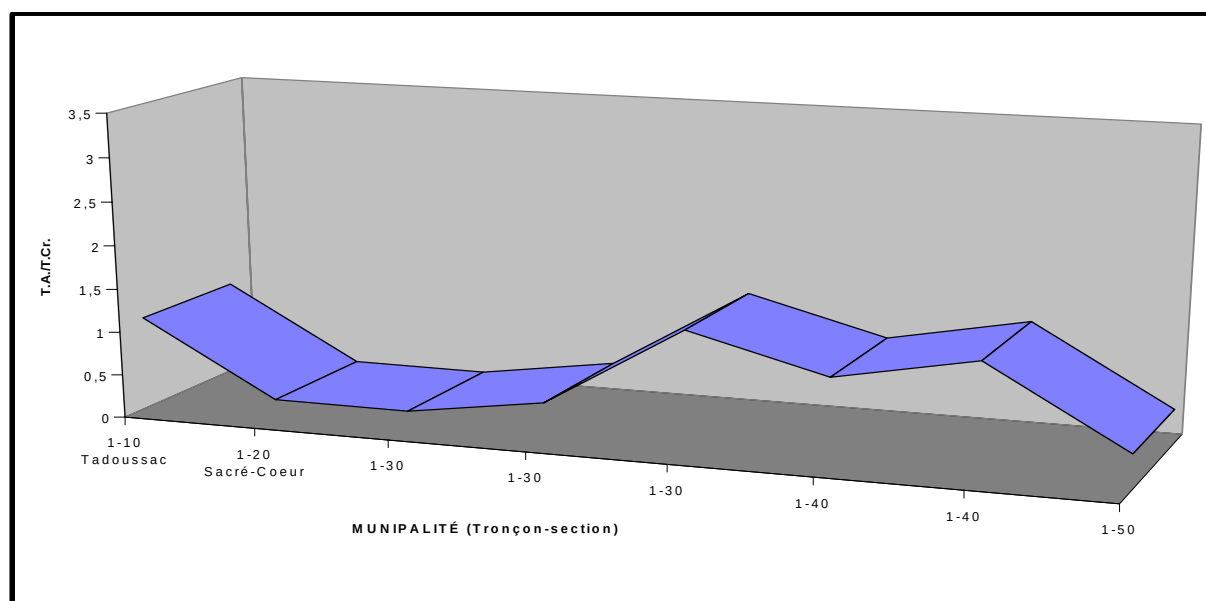


Figure 43 – Indicateurs de sécurité routière sur la route 389

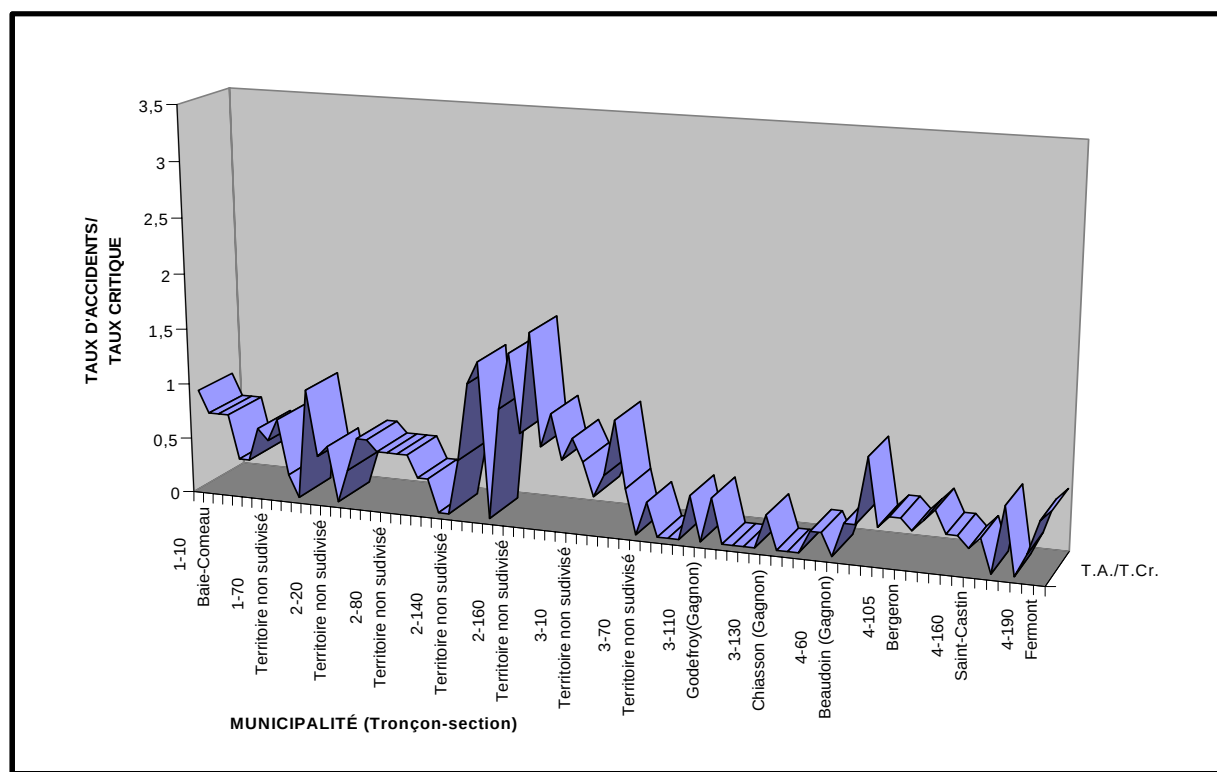
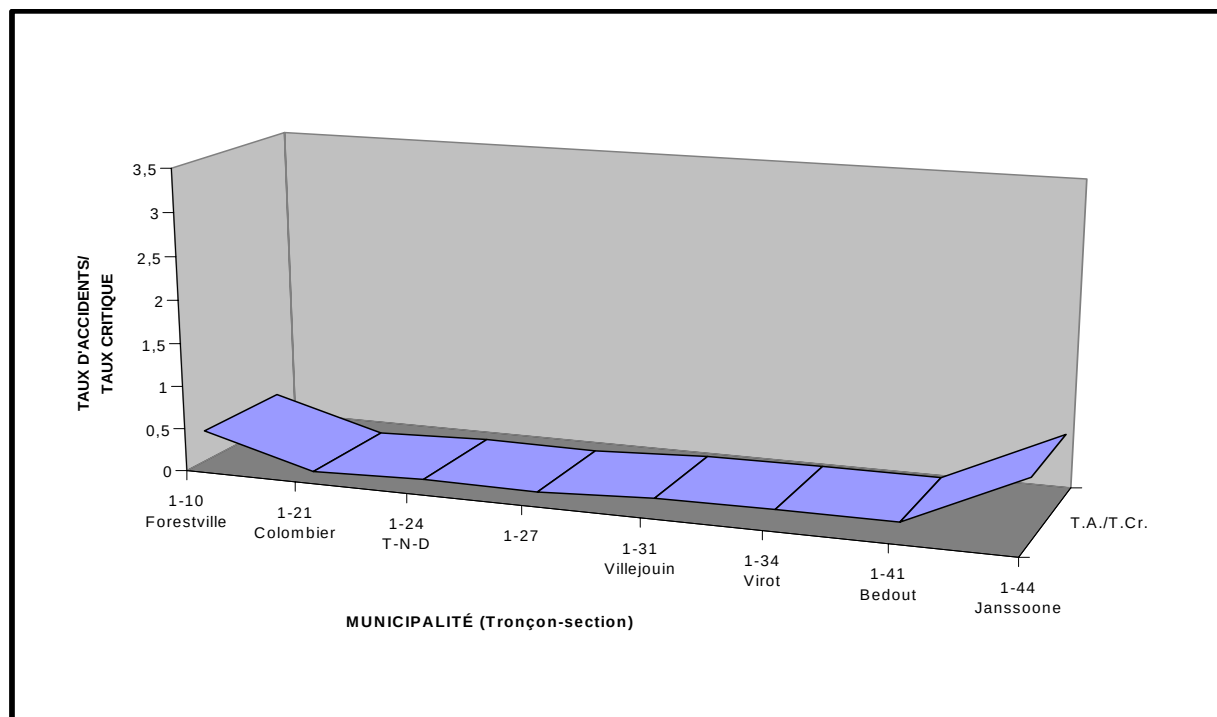


Figure 44 – Indicateurs de sécurité routière sur la route 385



Les statistiques obtenues suite à la comparaison des taux d'accidents et des taux critiques pour les axes routiers précédents démontrent une accidentologie moins prononcée que pour la route 138. Un exercice de validation des données complémentaires au diagnostic de sécurité routière permettra de cibler des segments nécessitant une analyse plus exhaustive.

Afin de compléter le portrait de la sécurité routière sur la Côte-Nord, il est intéressant d'analyser la répartition géographique des accidents par rapport aux différentes M.R.C., telle qu'illustrée à la figure 45. Il est à noter que ces accidents représentent tous les accidents déclarés à la Société d'assurance automobile pour l'année 1994 pour l'ensemble du territoire de chacune de ces M.R.C. Ces accidents sont survenus autant sur le réseau routier, sous la responsabilité du ministère, que sur les réseaux routiers de responsabilités municipales, on pense en particulier aux réseaux importants sous les responsabilités des villes de Sept-Îles et de Baie-Comeau. On se doit, pour établir une comparaison équitable, de prendre en considération la répartition des véhicules en circulation par M.R.C., c'est-à-dire le lieu d'immatriculation de ces véhicules qui est présenté à la figure 46. De plus, la localisation de la M.R.C. doit également être considérée, comme celle de La Haute Côte Nord qui, par sa position de porte d'entrée sur la Côte-Nord, dessert également une circulation de transit importante sur son territoire.

Figure 45 – Nombre d'accidents par M.R.C.

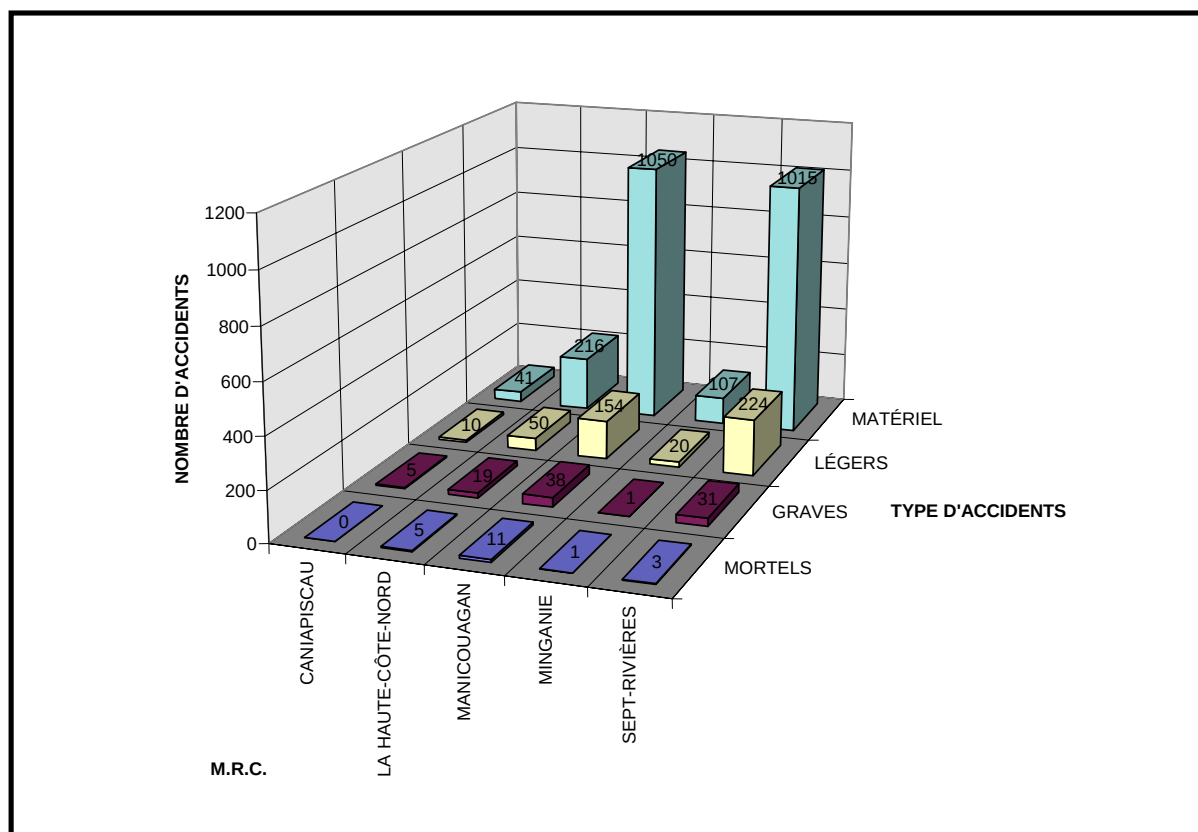
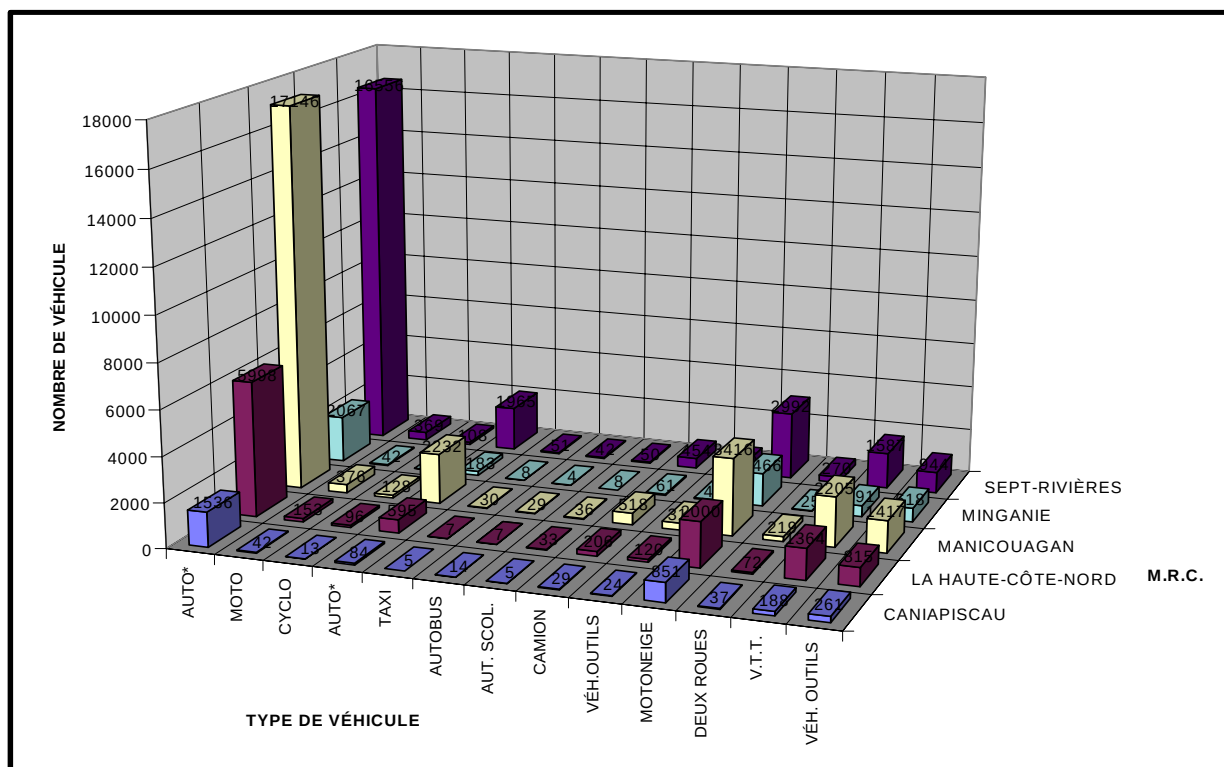


Figure 46 – Répartition des véhicules en circulation par M.R.C., selon le type d'utilisation et le type de véhicules



CONCLUSION

Le réseau routier sur la Côte-Nord est dans son ensemble très jeune. La route 138 n'a joint Baie-Comeau qu'en 1943, Sept-Îles en 1961, Havre-Saint-Pierre en 1976 et Natashquan en 1996. La route 389 qui permet d'atteindre Fermont et le Labrador n'a été complétée qu'à la fin des années 1980.

Une certaine partie du réseau a d'abord été constituée de routes pour desservir des chantiers de construction de barrages hydroélectriques (route 385, route 389) ou pour desservir très localement des communautés (certains tronçons de la route 138 entre Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre et entre Baie-Johan-Beetz et Natashquan). C'est d'ailleurs en partie pourquoi ces routes ont au plan géométrique plusieurs faiblesses.

Parallèlement à l'expansion du réseau routier, la Côte-Nord connaît depuis une quinzaine d'années une croissance rapide de la circulation, particulièrement celle du trafic lourd. En pratique, le nombre de camions a triplé à l'entrée de Tadoussac. Ce trafic lourd se diffuse sur tout le territoire de la Côte-Nord avec des concentrations plus fortes dans le secteur Tadoussac-Baie-Comeau et à Sept-Îles.

La forte sollicitation des tronçons de routes les plus développés du réseau routier de la Côte-Nord, combinée aux faiblesses géométriques des tronçons moins sollicités, font en sorte qu'il y a des besoins d'amélioration du réseau sur tout le territoire de la Côte-Nord. Bien qu'à chaque année plusieurs interventions sur le territoire vont dans cette direction, il reste qu'au cours des trente dernières années, beaucoup d'efforts ont été orientés vers une expansion du réseau.

Dans les années à venir, on peut s'attendre à une inversion des priorités; le maintien du réseau en bon état et son amélioration constituent déjà un important défi. Dans ces conditions, la détermination des priorités d'intervention va être grandement tributaire des capacités et des possibilités du réseau routier national et des autres réseaux de transport soit le réseau maritime, le réseau ferroviaire et le réseau de chemins forestiers à répondre aux besoins en transport de marchandises.

Cela suppose un questionnement sur des points bien précis du réseau routier; c'est d'ailleurs pourquoi il y a des études techniques sur la gestion des corridors routiers en milieu rural et en traversée d'agglomération, sur le transport des matières dangereuses, sur le transport des produits forestiers, etc. Cela nécessite des études à plus grande échelle du type étude de sécurité et d'opportunité pour déterminer précisément les points les plus faibles du réseau. Cela suppose des analyses élaborées pour les autres réseaux et l'on a vu ces dernières années plusieurs études allant dans ce sens (exemple l'étude des possibilités d'un traversier de marchandises entre Sept-Îles et la rive Sud). Enfin toutes ces questions obligent une vue d'ensemble de la situation des transports sur la Côte-Nord en relation avec son aménagement et son développement.

ANNEXES

ANNEXE 1

**CLASSIFICATION DES COMPTAGES
(À VENIR)**

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 9 : LES CORRIDORS ROUTIERS EN MILIEU RURAL ET EN TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION

Analyse et rédaction :

- François Bissonnette, urbaniste
Service économie, statistique et encadrement des plans de transport
- Pierre Lord, ingénieur
Service du support technique
- Robert Patry, aménagiste
Service économie, statistique et encadrement des plans de transport
- Jean-Louis Ratté, aménagiste
Service du support technique

Collaboration :

- Dany Sirois, stagiaire en géographie

Version, février 1998

NOTE AU LECTEUR

(mise au point : septembre 1998)

Le présent document a été rédigé en 1997. Conséquemment, l'information de base et les relevés de terrain ayant servi au présent diagnostic datent de cette année-là ou lui sont antérieurs. Ainsi, l'identification des tronçons de route accidentogènes et des traversées d'agglomération à investiguer davantage a d'abord été fait à partir d'une localisation des accidents de la période 1992-1994. Cette identification fut effectuée en 1996 et les taux d'accidents plus élevés que la moyenne provinciale étaient le facteur principal retenu pour déterminer les milieux où l'on devait dans le cadre de la présente étude technique du plan de transport pousser plus avant les analyses. Cette approche a amené le groupe de travail à concentrer ses analyses sur les traversées d'agglomération des Escoumins, Saint-Paul-du-Nord/Sault-au-Mouton, Forestville, Chute-aux-Outardes, Baie-Comeau, Sept-Îles ainsi que sur le contournement de Tadoussac et à considérer les traversées de Sainte-Anne-de-Portneuf et de Sacré-Cœur comme potentiellement susceptibles de recevoir la même attention même si les taux d'accidents étaient moins élevés.

Lors de cette analyse, pour des questions d'ordre technique, 35 % des accidents n'avaient pu être localisés; de plus, les taux de référence provinciaux dataient d'études ayant quelques années. Au printemps 1998, avec une nouvelle approche, il a été possible de localiser jusqu'à 98 % des accidents et d'appliquer les nouveaux taux de référence provinciaux. Ces nouvelles données ont abaissé le rapport des taux d'accidents versus les taux critiques en traversée d'agglomération mais ont maintenu le fait qu'il y ait en moyenne par kilomètre dix fois plus d'accidents en milieu urbain. Bien que cette donnée doive être relativisée par les débits et les mouvements de circulation et la gravité des accidents rencontrés, il n'en demeure pas moins que cette réalité est à prendre en considération. De plus, des rapports de coroner concernant les accidents dans les traversées d'agglomération de Saint-Paul-du-Nord/Sault-au-Mouton et Sainte-Anne-de-Portneuf sont venus confirmer l'importance que l'on doit accorder à ce milieu. Enfin, il est à noter que les nouvelles données réaffirment également le fait que dans les endroits en milieu rural où il y a peu d'accès à la route, on trouve généralement peu d'accidents.

Les analyses de fond faites antérieurement, basées sur plusieurs informations et composantes physiques se rapportant aux milieux traversés (plan d'urbanisme, sondages auprès des municipalités, géométrie de la route, environnement des abords routiers, etc.) restent donc valables. C'est pourquoi l'on se limite dans le présent texte à actualiser les données d'accidents et ajuster au besoin certains énoncés. Cependant pour éviter toute confusion avec d'autres textes déjà diffusés, celui-ci est daté de février 1998.

Enfin, d'autres études techniques en cours telles le diagnostic régional de sécurité pour la période 1995-1997 et les études concernant les traversées d'agglomération de Saint-Paul-du-Nord/Saut-au-Mouton et Sainte-Anne-de-Portneuf serviront dans les suites de nos analyses sur les corridors routiers et dans les suites de l'élaboration du présent plan de transport.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
9.1. SITUATION GÉNÉRALE DES ROUTES NATIONALES ET RÉGIONALES DE LA CÔTE-NORD.....	3
9.2. LE CONTRÔLE DES ACCÈS ROUTIERS EN MILIEU RURAL	12
9.3. LE RÉSEAU ROUTIER EN TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION	17
9.3.1 Approche méthodologique	18
9.3.2 L'agglomération Les Escoumins	23
9.3.3 L'agglomération de Saint-Paul-du-Nord/Sault-au-Mouton	30
9.3.4 L'agglomération de Forestville	37
9.3.5 L'agglomération de Baie-Comeau (traversées de Chutes-aux-Outardes et du secteur Mingan de Baie-Comeau)	44
9.3.6 L'agglomération de Sept-Îles	64
9.3.7 Les autres traversées d'agglomération	76
9.4. LE CAS DE L'APPROCHE AU TRAVERSIER DE TADOUSSAC (CONTOURNEMENT).....	78
9.4.1 Organisation spatiale	78
9.4.2 L'environnement routier de la 138	81
CONCLUSION	82
BIBLIOGRAPHIE	84

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 :	TYPES DE DÉVELOPPEMENT AUX ABORDS DE LA ROUTE	4
TABLEAU 2 :	NOMBRE ET TYPES D'ACCIDENTS LE LONG DES ROUTES NUMÉROTÉES	6
TABLEAU 3 :	NOMBRE D'ACCIDENTS <u>LOCALISÉS</u> SUR LA ROUTE 138 SELON LA VITESSE AUTORISÉE (1992-1994)	7
TABLEAU 4 :	TRONÇONS DE LA ROUTE 138 DONT LE TAUX D'ACCIDENTS EST SUPÉRIEUR AU TAUX CRITIQUE (PÉRIODE DE RÉFÉRENCE 1992-1994)	11
TABLEAU 5 :	DEGRÉ D'EXPOSITION DE LA ROUTE 138 AU DÉVELOPPEMENT D'ACCÈS EN FONCTION DES USAGES AUTORISÉS PAR LES PLANS D'URBANISME ET DE ZONAGE	13

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 :	ROUTE 138: PRINCIPALES AFFECTATIONS RIVERAINES	5
FIGURE 2 :	ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION DE L'INSÉCURITÉ, DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET DE L'ENVIRONNEMENT DE LA ROUTE ET DE SES ABORDS EN TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION.....	21
FIGURE 3 :	ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION DE L'OCCUPATION DU SOL AUX ABORDS DE ROUTE ET DU RAPPROCHEMENT DU BÂTI EN TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION	22

LISTE DES CARTES

CARTE 1 :	NOMBRE MOYEN D'ENTRÉES PRIVÉES ET D'ACCIDENTS LOCALISÉS (PÉRIODE DE 3 ANS) PAR TRONÇON/SECTION ET PAR ZONE DE VITESSE AUTORISÉE	9
CARTE 2 :	ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION LES ESCOUMINS, RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992-1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES.....	25
CARTE 3 :	ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE ST-PAUL-DU-NORD/SAULT-AU-MOUTON, RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992-1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES	33
CARTE 4 :	ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE FORESTVILLE, RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992-1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES	39
CARTE 5 :	DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR DE BAIE-COMEAU (1972-1987)	45
CARTE 6 :	GRANDES AFFECTATIONS DU SOL DE BAIE-COMEAU ET POINTE-LEBEL	48
CARTE 7 :	ROUTE 138: TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE CHUTE-AUX-OUTARDES, RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992 - 1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES.....	53
CARTE 8 :	ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE BAIE-COMEAU, SECTEUR MINGAN, RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992-1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES.....	59
CARTE 9 :	DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR DE SEPT-ÎLES (1976-1987)	65
CARTE 10 :	GRANDES AFFECTATIONS DU SOL DE SEPT-ILES	69
CARTE 11 :	ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE SEPT-ÎLES, RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992-1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES.....	71
CARTE 12 :	ROUTE 138 : CONTOURNEMENT DE TADOUSSAC, RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992-1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES.....	79

INTRODUCTION

En Amérique du Nord, il est reconnu que les développements le long de la route et leurs accès sont les principaux éléments engendrant une diminution de l'efficacité du réseau routier en termes de mobilité et de sécurité.

En se densifiant, les développements résidentiels et commerciaux le long du réseau routier occasionnent de plus en plus de mouvements de circulation provenant des abords de la route ce qui contribue à une diminution de la sécurité de cette dernière. Les données de sécurité routière de l'état du Colorado démontrent que 50 % des accidents de la route proviennent de ce type de mouvements¹. La multiplication des accidents entraîne à son tour une réduction de la vitesse autorisée dans les secteurs densément utilisés et conséquemment une diminution de l'efficacité du réseau routier.

Par ailleurs, en s'urbanisant, la route nationale amène une circulation qui augmente et s'intensifie avec le développement de rues perpendiculaires et parallèles à celle-ci. Ce flux routier et la vie sociale qui se développe le long de l'axe routier entraînent un type de circulation différent de celui du milieu rural : vitesse réduite, beaucoup de mouvements provenant des abords de la route, présence de piétons, etc. Avec la multiplication des riverains, l'impact de la route sur le milieu humain prend alors tout son sens. De telles différences entre le milieu urbain et le milieu rural demandent pour ces deux milieux une approche différente.

Dans ce contexte, le ministère des Transports se préoccupe de plus en plus des effets des développements aux abords de la route. Il est actuellement à élaborer une politique de gestion des corridors routiers qui s'inspire de la pratique nord-américaine du contrôle des accès routiers. Par ailleurs, le Ministère a créé un groupe de travail composé d'experts de plusieurs disciplines pour développer une approche d'aménagement de son réseau en traversées d'agglomération mieux adaptée à celles-ci.

Dans le cadre du plan de transport de la Côte-Nord, ces préoccupations sont reprises. À cet égard, le présent chapitre fera état de la situation sur le réseau numéroté de la Côte-Nord. Comme le territoire étudié est immense, l'approche proposée s'orientera graduellement sur les endroits problématiques. Les données observées vont par ailleurs rapidement démontrer des distinctions fondamentales entre la route dominée par la ruralité des lieux (zones de + 90 km/h) et la route dominée par un environnement urbain et péri-urbain (zones de 50 et 70 km/h) et le besoin d'une gestion routière adaptée à chacun de ces milieux.

En fait, le contenu du chapitre se présente de la façon suivante :

Dans un premier temps, le portrait de la situation du réseau routier national en regard du développement des abords de la route est exposé : situation géographique et longueur des routes nationales sur la Côte-Nord, types de développement aux abords, nombre et types d'accidents en regard des formes de développements rencontrés, répercussions sur l'efficacité du réseau. Ce portrait va conduire à considérer que l'approche de gestion du corridor routier en milieu rural en est essentiellement une de gestion et de limitation des

¹ Ministère des Transports, Politique de sécurité dans les transports, volet routier, Québec, 1995, p. 54.

accès alors qu'en traversée d'agglomération l'approche est beaucoup plus complexe et doit être tournée vers un aménagement intégré de la route et de ses abords.

Conséquemment, dans un second temps, il sera analysé l'efficacité des moyens de contrôle actuel des accès en milieu rural (schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, servitude de non-accès, développement des terres publiques).

Finalement, dans un troisième temps, une analyse sommaire de l'aménagement actuel des traversées d'agglomération sera effectuée. D'abord le niveau d'intégration de la route à l'organisation spatiale de l'agglomération est évalué, puis par séquence routière une évaluation de la situation en regard du développement des abords de la route est exposée.

9.1. SITUATION GÉNÉRALE DES ROUTES NATIONALES ET RÉGIONALES DE LA CÔTE-NORD

Dans une perspective d'analyse de la sécurité et l'efficacité du réseau en regard du développement des abords routiers, le réseau routier de la Côte-Nord présente les caractéristiques suivantes :

Un réseau de routes couvrant de longues distances et constituant souvent le seul axe de liaison entre les localités

Il n'y a que quatre routes numérotées sur la Côte-Nord (138, 389, 385, 172) et celles-ci couvrent de grandes distances soit au total plus de 1 500 kilomètres (voir tableau 1). Par ailleurs, ces routes constituent souvent le seul lien entre des localités. Cette unicité fait en sorte que toute diminution de l'efficacité de la route à un endroit donné a des répercussions sur l'ensemble du territoire. Par exemple, les ralentissements occasionnés par la traversée des nombreuses zones de 50 et 70 km/h dans la Haute-Côte-Nord affecte une localité aussi éloignée qu'Havre-Saint-Pierre.

Un réseau de routes bordées de terres publiques

Un élément important dans la protection des corridors routiers de la Côte-Nord est la présence des terres publiques. Cette présence a dans une certaine mesure un effet de contrôle du développement des abords de route, compte tenu que le plan de développement régional de la villégiature du ministère des Ressources naturelles est défavorable à du développement linéaire le long des routes nationales.

Les routes 389 et 385 sont à plus de 92 % de leurs parcours bordées de terres publiques alors que ce nombre chute à 66 % pour la route 138 entre Tadoussac et Natashquan et à 32 % pour le secteur de la route 172 situé sur la Côte-Nord. C'est donc dire que plus de 75 % du réseau routier national de la Côte-Nord se trouve sur des terres publiques.

Une faible présence du zonage agricole

Le zonage agricole est une autre affectation du territoire qui limite le développement aux abords de la route. Sur la Côte-Nord, cet apport est négligeable ; aucune zone agricole le long des routes 389 et 385 et à peine 2 % du territoire bordant la route 138. Il n'y a que le long de la 172 où 38 % des terrains bordant la route bénéficient véritablement de la protection du zonage agricole.

Des périmètres urbains considérables dans plusieurs secteurs

Si les terres publiques et les zones agricoles ont des effets limitatifs dans le développement des abords de la route, il en va tout autrement des périmètres d'urbanisation à l'intérieur desquels nombre de fonctions sont permises. Pour les routes 389 et 385 ces périmètres représentent des proportions négligeables des abords de route. Mais pour la 138 ceux-ci représentent d'importantes proportions du territoire limitrophe au réseau routier national. Pour l'ensemble de la route 138, de Tadoussac à Natashquan, 13 % des abords riverains sont à l'intérieur des périmètres d'urbanisation et ce nombre s'élève à 30 % pour le secteur Tadoussac - Baie-Comeau (voir figure 1 pour visualiser leur importance selon les tronçons de route et selon les municipalités).

TABLEAU 1 : TYPES DE DÉVELOPPEMENT AUX ABORDS DE LA ROUTE

ROUTES DE LA CÔTE-NORD	LONGUEUR (KM)	% BORDÉ DE TERRES PUBLIQUES**	% EN ZONE AGRICOLE**	% DANS UN PÉRIMÈTRE URBAIN
138 (Tadoussac/ Natashquan)	808	66 %	1,9 %	13 %
389	569	92,4 %	0	0,2 %
385	83	96,5 %	0	0,1 %
172	33	32 %	38 %	10 %

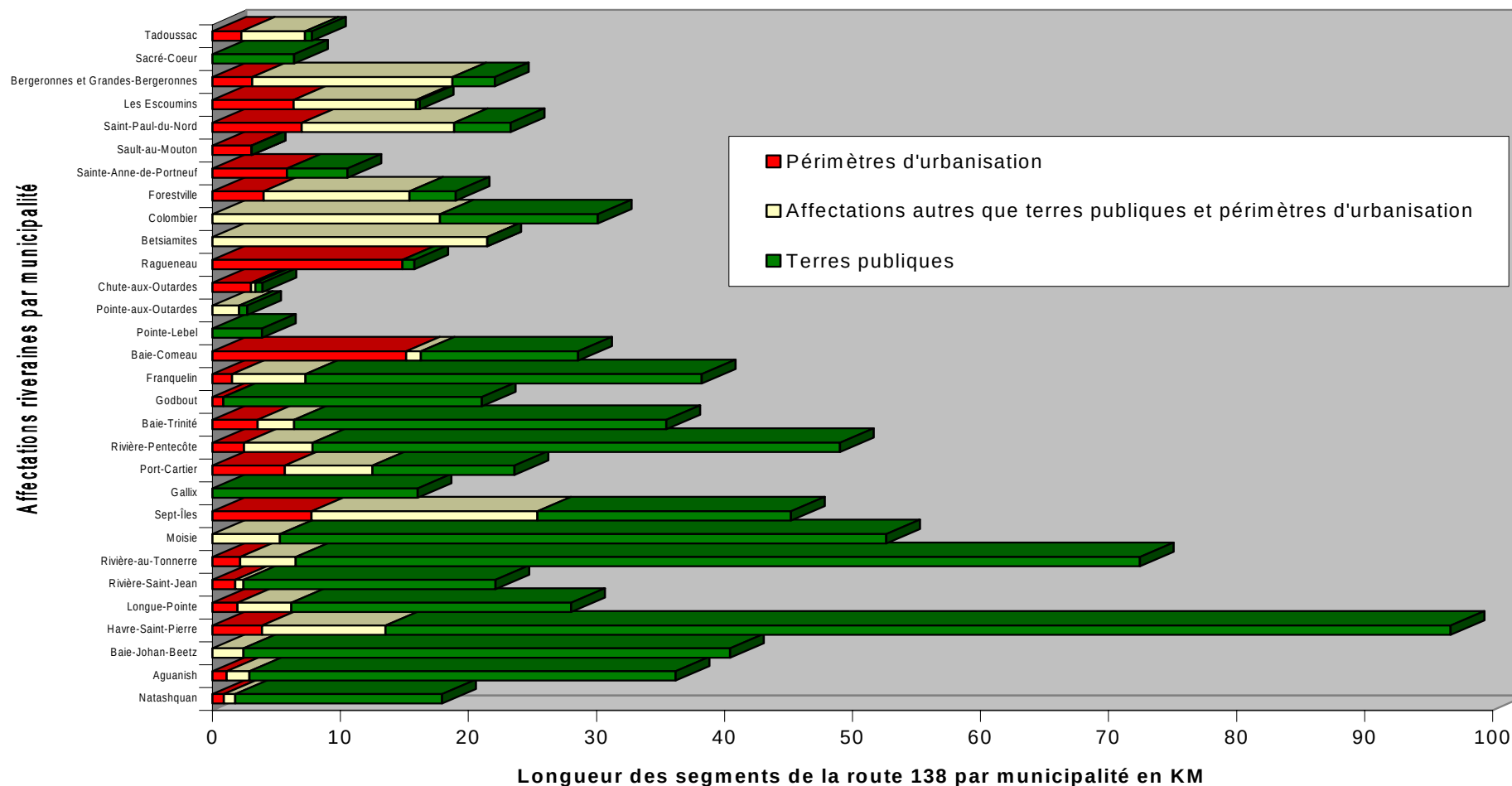
ROUTE 138	LONGUEUR (KM)	% BORDÉ DE TERRES PUBLIQUES**	% EN ZONE AGRICOLE**	% DANS UN PÉRIMÈTRE URBAIN**	NOMBRE D'ENTRÉES PRIVÉES*	NOMBRE D'INTERSEC- TIONS*
Tadoussac/ Baie-Comeau	215	25 %	5 %	30 %	1 906	251
Franquelin/ Sept-Îles	226	69,5 %	2 %	9 %	672	196
Moisie/Havre- Saint-Pierre***	207	85,6 %	0 %	4 %	524	110
Havre-Saint- Pierre/Natashquan	159	91,3 %	0 %	1,7 %	288	48

* Les relevés des entrées privées et des intersections ont été effectués à partir de photos aériennes datant de 1987 et sont approximatives. Même si le rythme de développement est plus lent qu'avant la crise du début des années '80, ce nombre est sûrement plus élevé aujourd'hui.

** Les relevés du territoire aux abords de la route bordée de terres publiques, en zone agricole et à l'intérieur des périmètres d'urbanisation ont été faits à partir des cartes des schémas d'aménagement, du zonage agricole, du plan d'affectation des terres publiques ; les données obtenues sont donc également approximatives.

*** Jusqu'au tronçon 11-100.

FIGURE 1 : ROUTE 138 : PRINCIPALES AFFECTATIONS RIVERAINES



Note : Le relevé des affectations riveraines a été fait à partir des schémas d'aménagement et des plans d'affectation des terres publiques de 1987 ; depuis, des changements essentiellement mineurs ont pu survenir dans ces affectations. Ainsi, il faut considérer les présentes données comme approximatives.

Un nombre d'accidents beaucoup plus élevé en zones urbaines et péri-urbaines

Des 3 458 accidents enregistrés de 1992 à 1994 sur les routes numérotées de la Côte-Nord 3 142 ont eu lieu sur la route 138 pour une proportion de 87,5 %.

C'est donc dire que les routes 389 et 385 qui se trouvent en secteur boisé avec un total de 251 accidents ont globalement un nombre d'accidents peu élevé (voir tableau 2).

Bien entendu, la faible circulation sur ces routes explique en bonne partie ces faibles taux ; mais le fait également qu'il n'y ait que très peu d'accès directs à la route contribue à cette performance.

TABEAU 2 : NOMBRE ET TYPES D'ACCIDENTS LE LONG DES ROUTES NUMÉROTÉES

ROUTES DE LA CÔTE-NORD	LONGUEUR (KM)	NOMBRE D'ACCIDENTS TOUS GENRES (1992-1994)		NOMBRE D'ACCIDENTS GRAVES ET MORTELS	
138 Tadoussac- Havre-St-Pierre***	662	3 142	90,2 %	175	85,7 %
389	569	239	6,9 %	20	9,8 %
385	83	22	0,6 %	0	0,0 %
172	33	81	2,3 %	9	4,5 %
TOTAL		3 484	100 %	204	100 %

RÉPARTITION DES ACCIDENTS SUR ROUTE LA ROUTE	LONGUEUR (KM)	NOMBRE D'ACCIDENTS TOUS GENRES (1992-1994)		NOMBRE D'ACCIDENTS GRAVES ET MORTELS	
Tadoussac/ Baie-Comeau	215	1 751	55,7 %	98	56 %
Franquelin/ Sept-Îles	226	1 162	36,9 %	62	35,4 %
Moisie/ Havre-Saint-Pierre	229	229	7,2 %	15	8,5 %
TOTAL		3 142	100 %	175	100 %

*** Jusqu'au tronçon 11-100. Au-delà de ce tronçon, pour atteindre Natashquan, la route 138 n'était pas en 1994 complétée.

Des 3 458 accidents sur les routes numérotées de la Côte-Nord, 1 727 ont eu lieu le long de la route 138 dans les limites des municipalités de Baie-Comeau et Sept-Îles.

Des 205 accidents graves et mortels, 34 ont eu lieu à Baie-Comeau et 32 à Sept-Îles.

Ce constat est corroboré par la carte 1 du présent chapitre : **Nombre moyen d'entrées privées et d'accidents localisés (période de 3 ans) par tronçon/section et par zone de vitesse autorisée**². Dans les secteurs où l'on trouve en moyenne moins de dix entrées par kilomètre, le nombre d'accidents est généralement très bas soit moins de 4 accidents au kilomètre pour une période de 3 ans (1 accident par année).

À l'opposé, lorsque le nombre moyen d'entrées privées est supérieur à 20 unités par kilomètre, le nombre d'accidents par kilomètre augmente en flèche. Pour les secteurs ayant entre 10 et 20 entrées par kilomètre, le nombre d'accidents demeure relativement faible bien que c'est à ce niveau que s'amorce une hausse du nombre d'accidents.

En fait la moitié des accidents de la 138 qui ont pu être localisés par le système de diagnostic mis en place dans la région Côte-Nord se trouvent dans des zones de 50 et 70 kilomètres³, zones qui sont caractérisées par une prolifération des accès (voir tableau 3) ; pourtant les zones de 50 et 70 km/h ne représentent qu'un dixième du parcours de la 138 entre Tadoussac et Havre-Saint-Pierre.

TABLEAU 3 : NOMBRE D'ACCIDENTS LOCALISÉS SUR LA ROUTE 138 SELON LA VITESSE AUTORISÉE (1992-1994)

	ZONES DE 50, 60 ET 70 KM/H		ZONES DE 80 ET 90 KM/H	
	Nombre	% par rapport à la totalité des accidents localisés dans le tronçon	Nombre	% par rapport à la totalité des accidents localisés dans le tronçon
Tronçon Tadoussac/Baie-Comeau	903	52,5 %	820	47,5 %
Tronçon Franquelin/Sept-Iles	580	49,9 %	582	50,1 %
Tronçon Moisie/Havre-Saint-Pierre (moins le tronçon 11-110)	57	27,5 %	151	72,5 %
TOTAL	1 540	49,8 %	1 553	50,2 %

² À noter que 2 % des accidents n'ont pu être localisés.

³ Cette situation rejoint celle observée dans nombre de pays notamment la France où l'on relève que 69 % des accidents se produisent en ville faisant 33 % des tués. Conséquemment, par l'intermédiaire du programme "Ville plus sûre, quartiers sans accidents" l'État a aidé 40 collectivités dans l'élaboration et la réalisation de projets innovants d'aménagements. Sur le strict plan de la sécurité, le bilan montre une amélioration de 50 % après réalisation des aménagements (CERTU - Dossier de voirie d'agglomération Sécurité routière 1997, pages 9 et 19).

Fait également à noter est la concentration très forte d'accidents sur les tronçons 92-294 à Baie-Comeau (boul. Laflèche), 94-494 et 94-501 (boul. Laure) à Sept-Îles. Sur une distance de 18,8 km, 1 245 accidents enregistrés en 1992, 1993 et 1994 sur la Côte-Nord y sont localisés (voir tableau statistiques de la route 138 - données préliminaires au chapitre 8).

Ce nombre élevé d'accidents en milieu urbain et péri-urbain se traduit en plusieurs endroits en des taux d'accidents dépassant les taux critiques. Citons à cet égard, les municipalités de Tadoussac, Les Escoumins, Forestville, Chute-aux-Outardes, Baie-Comeau, Sept-Îles. Quant aux indicateurs de taux d'accident dépassant le taux critique dans les sections rurales, ils témoignent dans certains cas d'un nombre d'accidents assez élevés, mais dans plusieurs, ils sont le résultat d'une comparaison à l'échelle nationale, basée sur les nombres moyens d'accidents très petits, là où il y a peu de circulation (voir tableau 4).

Diminution de l'efficacité de la route

Les taux d'accidents élevés font en sorte qu'il y a des pressions pour une diminution de la vitesse autorisée. Ceci se traduit par une augmentation de la part du réseau à vitesse réduite.

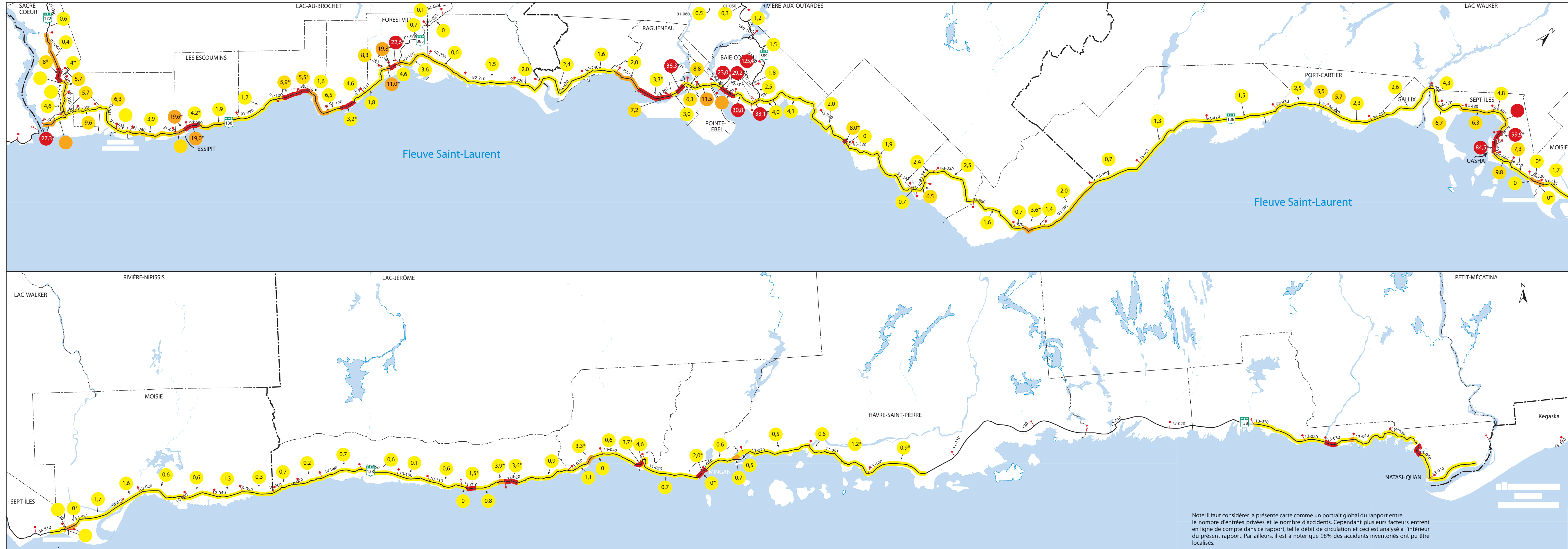
Ainsi, de Tadoussac à Baie-Comeau, 30,6 kilomètres de la route 138 dont 7,3 km à Baie-Comeau sont dans des zones de 50 et 70 km/h soit 14,2 % du parcours. De Franquelin à Sept-Îles, 14,8 km dont 10,4 km à Sept-Îles sont dans des zones de 50 et 70 km soit 6,5 % du parcours. De Moisie à Havre-Saint-Pierre, 17,3 km sont également dans une telle situation soit 7,5% du parcours.

Un milieu urbain très différent du milieu rural

L'ampleur du nombre d'accidents en milieu urbain et péri-urbain doit être cependant pondérée par le fait que les débits de circulation dans les milieux les plus urbanisés voisinent les 20 000 véhicules par jour et par le fait que si le milieu urbanisé connaît des taux d'accidents toutes catégories très élevés c'est encore en milieu rural que se trouve près de 75 % des accidents avec blessés graves ou avec mortalité. Inversement il faut aussi nuancer cette dernière donnée en considérant que les 9/10 du parcours de la route de Tadoussac à Havre-Saint-Pierre est en milieu rural.

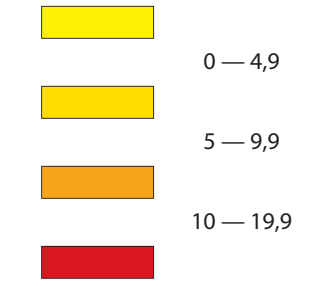
Il n'en demeure pas moins pour des questions d'efficacité et de sécurité, que l'on a intérêt à éviter que le milieu rural s'urbanise en limitant le nombre d'accès. Quant au milieu péri-urbain et urbain, la problématique inhérente à l'environnement routier oblige une approche différente.

**CARTE 1 : NOMBRE MOYEN D'ENTRÉES PRIVÉES ET D'ACCIDENTS LOCALISÉS (PÉRIODE DE 3 ANS)
PAR TRONÇON/SECTION ET PAR ZONE DE VITESSE AUTORISÉES**

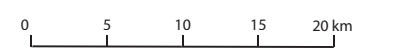
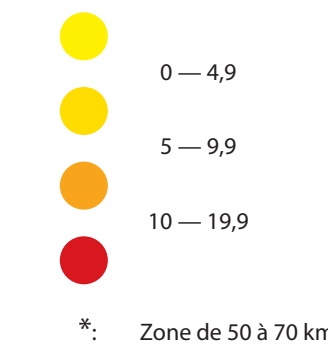


NOMBRE MOYEN
D'ENTRÉES PRIVÉES
ET D'ACCIDENTS
(PÉRIODE DE 3 ANS)
PAR TRONÇON/SECTION ET
PAR ZONE DE VITESSE AUTORISÉE

Nombre moyen d'entrées privées au kilomètre



Nombre moyen d'accidents localisés
par kilomètre période 1992—1994



TABEAU 4 : TRONÇON DE LA ROUTE 138 DONT LE TAUX D'ACCIDENTS EST SUPÉRIEUR AU TAUX CRITIQUE (PÉRIODE DE RÉFÉRENCE 1992-1994)⁴

MUNICIPALITÉS	TRONÇONS DE ROUTE	VITESSE AFFICHÉE (50 À 70 en gris)	LONGUEUR (M)	DJMA	NOMBRE MOYEN D'ACCIDENTS PAR AN	NOMBRE MOYEN D'ACCIDENTS PAR KM PAR AN	TAUX D'ACCIDENTS/ TAUX CRITIQUE
Tadoussac	91-011	50	2 012	3 030	18	9	1,49
	91-011	90	4 305	3 030	15	3,5	2,14
	91-020	90	1 409	2 650	3	1,9	1,03
Sacré-Cœur	91-030	90	6 362	2 650	20	3,2	2,28
Bergeronnes	91-041	90	8 666	3 200	18	2,1	1,56
Les Escoumins	91-070	90	2 790	3 200	7	2,4	1,28
	91-080	50	945	3 200	6	6,4	1,15
Ste-Anne-de-Portneuf	91-120	90	3 059	2 760	7	2,2	1,35
Forestville	91-161	60	364	3 550	1,3	3,8	1,09
Chute-aux-Outardes	92-261	50	1 096	4 100	14	12,7	1,49
Pointe-Lebel	92-280	90	2 790	6 400	11	3,83	1,14
Baie-Comeau	92-291	90	1 780	12 100	14	7,6	1,23
	92-294	50	4 345	21 700	182	41,8	1,41
	93-310	90	11 701	2 240	16	1,4	1,21
Godbout	93-344	90	3 084	1 580	7	2,2	2,10
	93-350	90	14 222	1 580	12	0,8	1,01
Port-Cartier	93-430	80	2 346	2 350	4	1,8	1,62
Sept-Îles	94-470	90	7 465	5 110	17	2,2	1,10
	94-480	90	7 912	5 110	17	2,1	1,04
	94-491	70	4 956	5 110	11	3,6	1,30
	94-494	50	1 641	15 300	55	33,3	1,50
	94-501	50	3 558	18 300	100	28,1	1,11
Moisie	94-504	90	4 378	5 400	14	4,7	1,19
	94-531	90	13 614	470	8	0,6	1,94
	10-10	90	5 119	470	3	0,5	1,42
	10-40	90	5 952	470	3	0,45	1,28
Rivière-au-Tonnerre	11-10	50	1 531	430	2	1,3	1,01

Note : Le fait que le taux d'accidents dépasse le taux critique n'indique pas nécessairement un secteur plus dangereux en terme de gravité des accidents. Il est possible que ce ne soit essentiellement que des accidents d'ordre matériel qui soient en cause. Par ailleurs, comme les tronçons peuvent couvrir plusieurs kilomètres, il faut une analyse plus fine pour décèler les endroits problématiques. Par contre, ce rapport taux d'accidents/taux critique peut s'avérer révélateur d'endroits à investiguer davantage et d'endroits où la route n'est peut-être pas suffisamment bien intégrée au milieu.

9.2.

⁴ Dans quelques milieux urbains, une certaine amplification des taux d'accidents demeure possible compte tenu de la disponibilité de certaines données particulièrement les débits de circulation. Le portrait obtenu demeure néanmoins valable dans le cadre d'un exercice fait à l'échelle d'un plan de transport.

LE CONTRÔLE DES ACCÈS ROUTIERS EN MILIEU RURAL

Ainsi donc, en ce qui a trait au réseau routier supérieur en milieu rural, le ministère des Transports se préoccupe prioritairement du maintien de son efficacité et de sa sécurité dans le respect de l'environnement.

À cet effet, il existe plusieurs moyens de limiter en milieu rural le développement résidentiel et commercial et conséquemment de limiter le nombre d'accès à la route. Pour chacun de ces moyens une brève explication des possibilités sera présentée et l'on verra jusqu'à quel point, ils peuvent être efficaces.

Les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme

La loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.A.U.) confère aux municipalités régionales de comté, le pouvoir de déterminer dans leur schéma d'aménagement les grandes affectations du territoire et aux municipalités d'établir dans leur plan d'urbanisme les grandes affectations du sol et les densités de son occupation. La L.A.U. permet également aux municipalités de spécifier dans leur plan de zonage les usages qui sont autorisés pour chacune des zones le constituant.

Ainsi théoriquement, la réglementation d'urbanisme peut contrôler considérablement le développement le long des corridors routiers, mais en pratique la réglementation existante n'est pas des plus restrictives.

D'abord, les schémas d'aménagement ont été peu contraignants dans la délimitation des périmètres d'urbanisation. Ceux-ci contiennent de vastes espaces pour du développement urbain et surtout ceux-ci ont tendance à s'étendre fortement le long de la route 138. En fait comme il a été mentionné auparavant, ils occupent jusqu'à 30 % de la route 138 de Tadoussac à Baie-Comeau. Fait également à noter, depuis l'adoption en 1987 des schémas d'aménagement des MRC de la Côte-Nord, il y a eu une dizaine de cas relatifs à des demandes d'expansion des périmètres d'urbanisation.

Encore plus significatif, est le fait que les plans de zonage des municipalités permettent le développement résidentiel sur la plus grande partie du parcours de la route 138. Approximativement, le développement de résidences permanentes pouvant occasionner une augmentation du nombre d'accès est permis sur plus de 60 % du parcours de la route 138 entre Tadoussac et Havre-Saint-Pierre ; pour le reste, la villégiature est permise dans une proportion d'environ 50 %. C'est donc dire qu'il n'y a que pour environ le cinquième de la route 138 où l'accès riverain ne peut se multiplier. Le tronçon Tadoussac-Baie-Comeau est une fois de plus le plus exposé au développement :

TABLEAU 5 : DEGRÉ D'EXPOSITION DE LA ROUTE 138 AU DÉVELOPPEMENT D'ACCÈS EN FONCTION DES USAGES AUTORISÉS PAR LES PLANS D'URBANISME ET DE ZONAGE⁵

TRONÇON	% DU PARCOURS EXPOSÉ À DU DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL, COMMERCIAL OU INDUSTRIEL	% DU PARCOURS EXPOSÉ UNIQUEMENT À DU DÉVELOPPEMENT DE RÉSIDENCES SECONDAIRES	% DU PARCOURS NON EXPOSÉ AUX TYPES DE DÉVELOPPEMENT MENTIONNÉS DANS LES DEUX AUTRES COLONNES
Tadoussac/Baie-Comeau	90 %	6 %	4 %
Franquelin/Sept-Iles	68 %	25,5 %	6,5 %
Moisie/Havre-Saint-Pierre	28 %	23 %	49 %

Bien entendu, les règles qu'il peut y avoir en matière de développement résidentiel dans les secteurs sans aqueduc et égout et les règles qu'il peut y avoir en matière de développement de villégiature, tempèrent l'intensité du développement que l'on pourrait retrouver le long de la route. Il n'en reste pas moins que de façon générale la route 138, particulièrement dans le premier tronçon, est très exposé à du développement.

Les servitudes de non accès

Si la plupart des municipalités ont laissé cours à du développement avec accès direct aux routes nationales sur la plus grande partie de la route 138, le ministère des Transports n'a pas non plus historiquement pris tous les moyens à sa disposition pour protéger le réseau. En fait, bien des traversées d'agglomération d'aujourd'hui ne sont ni plus ni moins que d'anciennes voies de contournement de noyaux urbains qui à l'époque de la construction de celles-ci n'avaient pas été protégées.

Ce n'est vraiment qu'au début des années 90 que le ministère des Transports a entrepris intensivement des démarches pour se doter d'une politique de gestion des corridors routiers⁶. Ce n'est aussi qu'en 1993 que le Ministère a introduit dans ses normes de construction des voies de contournement et de nouvelles sections de routes nationales, la servitude de non-accès.

⁵ Une municipalité dans le tronçon Franquelin/Sept-Iles et une autre dans le secteur de Moisie-Havre-Saint-Pierre n'ont pu être répertoriées, c'est pourquoi les données de ces secteurs sont plus approximatives.

⁶ Le Ministère avait entrepris au début des années 80 des travaux de recherche appliquée orientés en ce sens mais ceux-ci n'avaient pas vraiment rejoins le milieu municipal.

Le zonage agricole

En vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole est interdite dans une zone agricole sans l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole, l'utilisation d'un lot à une fin autre que l'agriculture.

Cette disposition de cette loi constitue un important frein au développement linéaire le long du réseau routier. En pratique, à l'exception du territoire bordant la route 172, le zonage agricole est presque inexistant pour le reste du réseau routier de la Côte-Nord.

La présence des terres publiques

La présence des terres publiques sur la Côte-Nord a actuellement pour effet de limiter la prolifération des accès le long des routes numérotées. Plus la présence de terres publiques est importante, moins l'on retrouve d'accès directs à la route⁷. Le tableau 1 : **Type de développement aux abords de la route** montre à partir de photographies aériennes datant de 1987 que le secteur de la 138 Tadoussac-Baie-Comeau bordé au quart de terres publiques a 1 906 entrées, alors que le secteur Franquelin-Sept-Iles bordé à 69 % de terres publiques possède 672 entrées et le secteur Moisie/Havre-Saint-Pierre avec 90 % du tronçon en terres publiques se limite à 524 entrées.

Même si le nombre d'entrées a été modifié depuis 1987, il serait étonnant que les rapports ci-haut mentionnés ne soient plus dans le même ordre. D'autant plus que le ministère des Ressources naturelles favorise dans son plan régional de développement de la villégiature une villégiature regroupée ce qui est contraire au développement linéaire le long des routes numérotées. En fait ce que l'on retrouve de plus en plus comme développement de villégiature près du réseau routier c'est un regroupement de chalets ayant une sortie commune sur la route 138 ; ce type de développement est compatible avec la préservation du corridor routier car il limite considérablement les accès directs à la route.

Malgré toutes ces restrictions, le territoire en terres publiques n'est pas totalement à l'abri d'un développement avec accès directs sur la 138. Une cause de ce type de développement est l'acquisition par des particuliers d'une partie de ces territoires ; dès que ces terrains deviennent privés, les politiques du ministère des Ressources naturelles ne s'appliquent plus. Ce phénomène semble actuellement réduit.

La session des lots intramunicipaux

Le plus préoccupant est l'avenir des lots publics dits intramunicipaux enclavés, c'est-à-dire les lots ou groupes de lots publics isolés à l'intérieur des limites municipales. À cet égard, le ministère des Ressources naturelles a amorcé avec les partenaires ministériels concernés une réflexion sur l'affectation et la gestion de l'ensemble des terres publiques

⁷ Bien entendu l'éloignement de certains territoires par rapport aux zones de peuplement existantes joue également dans cette question de la prolifération des accès.

intramunicipales. Cette démarche permet d'examiner notamment leur affectation et leur utilisation ainsi que la possibilité de déléguer l'autorité détenue sur une partie d'entre elles.

Pour la Côte-Nord ces lots intramunicipaux ont les caractéristiques suivantes :

- Plus de 35 000 hectares (ha) de lots publics sont concernés ;
- Les espaces publics directement accessibles comptent une superficie totale de plus de 24 000 hectares ;
- Un total de près de 60 000 mètres de la route 138 (60 kilomètres) sont bordés par les lots publics intramunicipaux enclavés ce qui représente plus de 14 % de la distance aller-retour du tronçon Tadoussac/Baie-Comeau ;
- En d'autres termes, 14 % de la longueur du corridor 138 de Tadoussac à Baie-Comeau serait exposé au développement linéaire de type "ruban" ; (i.e. un développement caractérisé par une ou deux rangées de résidences de part et d'autres de la route 138) ;
- La majorité des secteurs de lots intramunicipaux sont directement accessibles via la route 138 (et la route 172) ;
- La majorité des autres secteurs de lots intramunicipaux (8 sur 9) sont également faciles d'accès via d'autres chemins existants. Un seul secteur de lots n'est pas desservi directement par un chemin ou une route existant. Cependant, il est situé à moins de 600 m du corridor de la route 138 ;
- Même si la nature des terrains restreints en plusieurs endroits le développement, théoriquement plusieurs centaines de nouveaux accès directs pourraient se développer aux abords du corridor routier existant ; ceci est considérable, compte tenu du fait qu'il existe déjà plus de 2 000 entrées privées pour le tronçon Tadoussac/Baie-Comeau ;
- Une majeure partie de ces nouveaux accès directs se grefferaient à des sections de la route où il existe déjà des problèmes de développement linéaire "en ruban", ou encore à des endroits où il risque de s'en produire à moyen terme car ils sont situés à proximité des périmètres d'urbanisation existants ;
- Autrement dit, la cession des lots publics se ferait principalement dans les municipalités où le développement linéaire de type "ruban" est déjà passablement avancé, et où les pressions de développement urbain (y compris celles liées à la villégiature) sont les plus fortes également.

Le développement des lots intramunicipaux et plus particulièrement, les accès à la route qui pourraient résulter de ce développement demande donc des efforts de planification de manière à ne pas réduire l'efficacité et la sécurité des corridors routiers.

Évolution à long terme et perspective

En terme de protection du corridor routier, la Côte-Nord est donc favorisée par le fait que plus de 75 % de son réseau est sur des terres publiques. Il n'en reste pas moins que ce n'est pas la mission première des plans d'intervention sur les terres publiques de protéger le corridor routier et que 35 % du corridor de la 138 ne bénéficie pas de ce type de protection indirecte.

Il faut aussi mentionner que c'est le premier tronçon du réseau routier de la Côte-Nord soit la 138 Tadoussac-Baie-Comeau qui est le plus exposé à une augmentation des accès, car à peine 25 % de celui-ci est bordé par des terres publiques.

D'autre part, il est à noter que la diminution de l'efficacité du réseau est insidieuse car ce n'est que par la répétition et le cumul d'actions minimales, en apparence sans importance, que l'on finit par obtenir un réseau amoindri.

Par ailleurs, plusieurs facteurs ont fait en sorte que la première génération de schémas d'aménagement des MRC et des plans d'urbanisme des municipalités réalisés à la suite de l'adoption de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme limitent faiblement le développement résidentiel et commercial le long du réseau ; la situation pourrait changer avec la deuxième génération de schémas d'aménagement, si une volonté de contrôle de développement s'y trouve renforcée.

Ainsi, lorsque la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme fut adoptée en 1979, plusieurs municipalités n'avaient jamais exercé de véritable contrôle du développement le long du réseau routier, plusieurs même n'avaient aucune réglementation d'urbanisme. Ceci avait eu pour conséquence un développement éparpillé dans bien des localités du Québec. Par ailleurs tous les terrains achetés pour d'éventuels lotissements rendaient problématique la pression exercée par les promoteurs et par tous les citoyens en situation de développeur ; à cela s'ajoute toute la question des droits acquis. Ceci a eu pour conséquence d'orienter en milieu rural les premières actions en matière d'urbanisme sur une limitation du territoire sous spéculation et voué à du développement urbain anarchique (exemple : le développement d'une rue sur un lot isolé) plutôt que sur une véritable gestion des corridors routiers.

D'autre part dans la première génération des schémas d'aménagement "les liens entre la planification des transports et l'aménagement du territoire étaient abordés presque uniquement par l'identification des principales voies de circulation"⁸. Pour améliorer et renforcer l'objet même d'un schéma, soit planifier l'aménagement du territoire, la loi 56

⁸ Transports Québec, Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire. Juin 1993, p. 2.

modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme adopté le 16 mars 1993 a inclus de nouvelles composantes obligatoires notamment à l'endroit de cette planification des transports. Dans cette foulée, le Ministère a entrepris auprès des MRC, au cours de l'année 1993, une démarche de sensibilisation au problème de la perte de fonctionnalité des corridors routiers du réseau supérieur. Il a également transmis par l'intermédiaire de ses avis sur les documents d'objets de révision des schémas (DOR) ses préoccupations sur le sujet.

En fait, la présente analyse de la situation démontre la nécessité de se doter d'un véritable plan d'action de gestion des corridors routiers. Avec les autres partenaires de l'aménagement du territoire, soient le milieu municipal et les ministères responsables du développement en milieu forestier et agricole, il devrait être possible, à tout le moins pour le territoire se trouvant à l'extérieur des périmètres d'urbanisation existants, de réduire le nombre potentiel de nouveaux accès à la route. Ceci devrait être fait bien entendu dans la perspective de permettre des accès à la route pour du développement compatible avec cet objectif d'une protection adéquate du réseau routier supérieur.

9.3. LE RÉSEAU ROUTIER EN TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION

En milieu rural, la principale fonction de la route est d'assurer les déplacements dans des conditions optimales d'écoulement de la circulation et de sécurité d'où le besoin de limiter le développement résidentiel et commercial le long de l'axe. En milieu urbain, la présence d'une vie communautaire invite plutôt à intégrer la route et ses abords dans un souci de partage pour l'ensemble de ses usagers.

Cette approche davantage tournée vers les particularités de chaque communauté tient du fait que l'axe routier en milieu urbain fait l'objet d'une utilisation beaucoup plus diversifiée et polyvalente qu'en milieu rural. Outre les conducteurs, l'axe est utilisé par des piétons, des cyclistes et à des fins de stationnement sur rue pour desservir principalement les activités commerciales.

Les activités le long de la route s'intensifient et se diversifient. Les industries, les commerces et les institutions, les résidences se côtoient sur des terrains de dimensions plus modestes. Un milieu aussi diversifié et aussi intensément utilisé génère une vie communautaire importante et on retrouve aux abords de la route des éléments physiques témoignant de cette socialisation : l'école, l'église, etc. De plus, il existe un réseau de relations moins tangibles mais néanmoins très actif et très structuré : les gens qui vont prendre des repas à tel ou tel restaurant, les gens qui se rendent au centre commercial pour faire leurs emplettes, etc.

Un tel milieu de vie entraîne une circulation locale importante et plus l'agglomération est de forte taille plus le trafic local augmente. Dans des petites localités de moins de cinq mille habitants, la circulation locale peut doubler la circulation de transit et dans les grandes municipalités le nombre de véhicules généré par la circulation locale peut être six ou sept fois plus élevés que celui généré par la circulation de transit. C'est ainsi que l'on retrouve à Baie-Comeau et Sept-Îles des tronçons de la 138 ayant plus de 20 000 véhicules par jour. D'autre part à l'intérieur même du milieu urbain, sur de très courtes

distances, on peut rencontrer des variations de débits très considérables selon que l'on se trouve en zone résidentielle ou commerciale, à l'entrée ou au centre de la municipalité.

Par ailleurs, chaque agglomération et chaque séquence composant une traversée d'agglomération possède une accidentologie qui lui est propre. Un secteur composé de résidences avec beaucoup de piétons et de cyclistes, aura une accidentologie différente d'un secteur commercial avec présence de stationnements sur rue et hors rue.

En fait, chaque traversée d'agglomération possède une problématique très particulière qui fait en sorte que l'on doit traiter chaque cas individuellement, si l'on veut globalement aménager un corridor routier efficace, sécuritaire et bien intégré à son milieu.

Il va s'en dire que l'analyse détaillée de toutes les traversées d'agglomération d'une région exigerait un travail colossal. Pour répondre à l'objectif du plan stratégique du Ministère d'assurer la mobilité et la sécurité des usagers par la préservation des infrastructures et l'intégration des systèmes de transport avec le souci de l'environnement et de l'aménagement, on ne peut qu'orienter d'abord les efforts du Ministère vers les traversées d'agglomération présentant en ces domaines des problèmes de fonctionnement.

9.3.1 Approche méthodologique

En premier lieu, les agglomérations les plus problématiques ont été identifiées à l'aide de l'indicateur de sécurité routière que constitue le rapport taux d'accidents/taux critique par section de route. Les traversées d'agglomération présentant des sections où le taux d'accidents dépasse le taux critique ont été retenues; ce sont les suivantes :

- **Les Escoumins ;**
- **Sault-au-Mouton/Saint-Paul-du-Nord⁹ ;**
- **Forestville ;**
- **Chute-aux-Outardes et le secteur Mingan de Baie-Comeau ;**
- **Sept-Îles;**

⁹ Avec les nouveaux taux moyens provinciaux, cette municipalité n'a plus qu'une intersection avec un taux d'accidents dépassant les taux critique. Cependant, compte tenu du nombre d'accidents rencontrés, de leur nature, des autres problématiques de traversée d'agglomération que l'on y rencontre (longueur, bruit, etc.), l'analyse de cette traversée est maintenue.

Dans un deuxième temps, chacune des agglomérations retenues a été diagnostiquée de manière à comprendre les principaux dysfonctionnements de l'environnement routier responsables de l'insécurité objective (accidents survenus) et subjective (à potentiel d'accidents). Pour comprendre ces dysfonctionnements il a fallu mettre en relation les données d'organisation spatiale, de circulation, de sécurité, les aspects socio-communautaires et l'environnement urbain.

Comme nous sommes à l'échelle d'un plan de transport, les analyses ne pouvaient à cette étape-ci être exhaustives. C'est un diagnostic que l'on peut qualifier de **sommaire** qui fut élaboré. Ce diagnostic ne remplace pas une étude détaillée des besoins, il permet néanmoins de dégager une vue générale de la situation et d'ouvrir la discussion sur les efforts qu'il y aurait à déployer pour améliorer la situation.

Les diagnostics locaux ont été réalisés à l'aide des éléments suivants :

- **Les photographies aériennes** de différentes périodes montrant l'évolution de l'organisation spatiale de l'agglomération et de l'axe en traversée d'agglomération et permettant de visualiser les composantes du milieu;
- **Les plans d'urbanisme et les plans de zonage** des municipalités présentant le type de développement que les communautés ont planifié pour les années à venir.
- **Le nombre et les taux d'accidents** aux approches d'intersections sur la route 138 et sur les différents tronçons permettant une identification générale de lieux plus accidentogènes; cette identification demeure à un niveau sommaire compte tenu qu'une analyse de l'accidentologie attribuable à une intersection pourrait inclure des accidents ayant été compilés dans la catégorie "entre intersections".
- **Le nombre et la localisation générale des accès** pouvant donner une indication de la gestion des mouvements aux abords de la route et des conflits potentiels;
- **L'éloignement du bâti** par rapport à la route pouvant être un indicateur de l'intensité des nuisances environnementales générées par la circulation ressentie par la population;
- **Les relevés de vitesse** (3 agglomérations seulement) permettant de mesurer l'influence concrète de l'aménagement de la route et de ses abords sur la vitesse du conducteur.
- **La lisibilité et la visibilité de la chaussée et de ses abords** de même que la signalisation routière, ceci permettant de mesurer l'influence de celles-ci sur la conduite de l'automobiliste (perception visuelle);

- **L'observation des principaux déplacements engendrés par les pratiques socio-communautaires** pouvant ainsi permettre de comprendre davantage le vécu dans l'axe en traversée, les déplacements des piétons et des cyclistes, l'accidentologie des lieux, le sentiment d'insécurité;
- **Les résultats de l'enquête auprès des municipalités locales** présentant notamment les problèmes environnementaux générés par le trafic (voir chapitre 5).

Avec toutes ces données, (voir figures 2 et 3), pour chaque diagnostic, une équipe multidisciplinaire s'est d'abord attardée à comprendre comment l'organisation spatiale de l'agglomération influençait la circulation sur la route à l'étude ainsi que les déplacements transversaux obligés de cette route, tant au niveau des véhicules que des cyclistes et des piétons. Par la suite, l'axe routier a été analysé dans chacune des séquences représentatives du milieu telles que perçues par les conducteurs en situation de traversée.

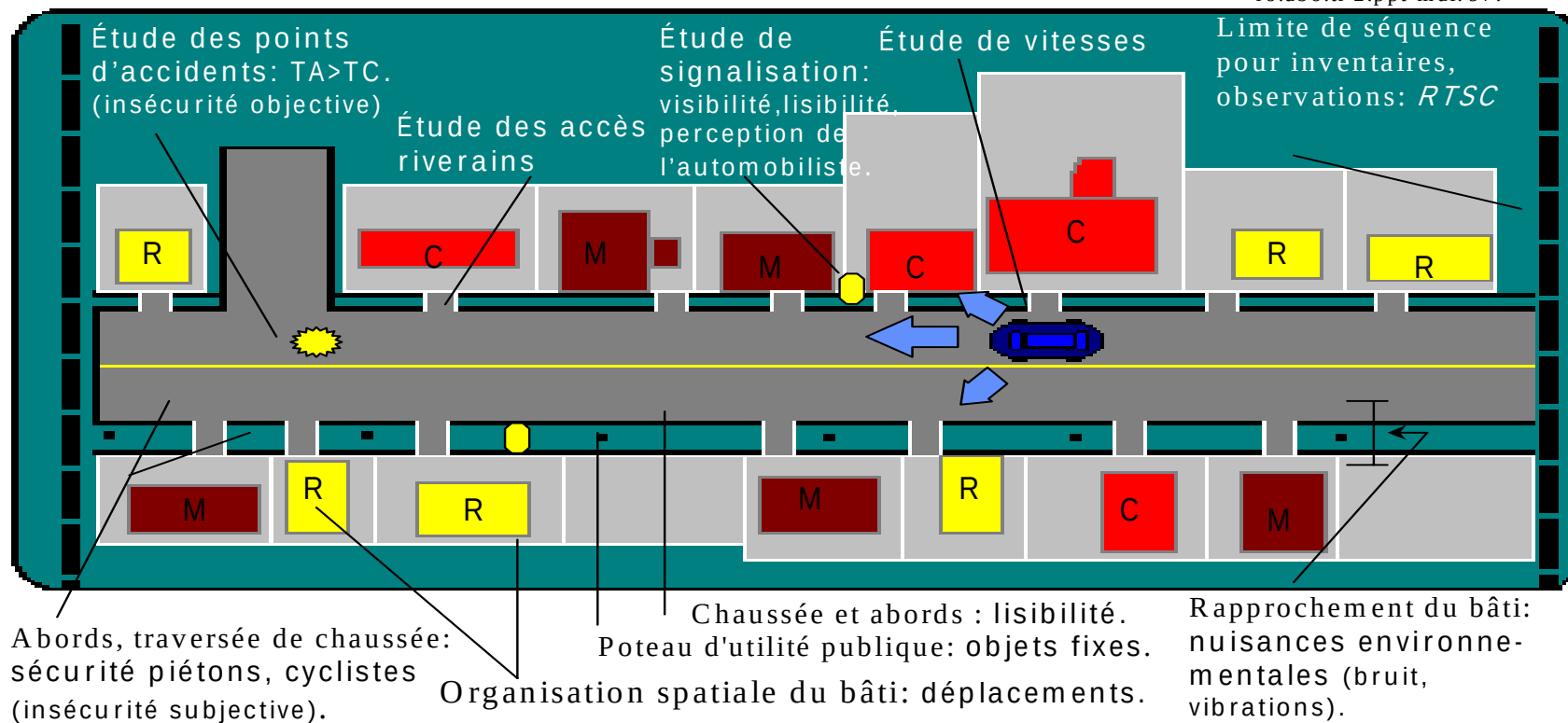
Enfin, c'est en confrontant la perception du conducteur (mise en situation), les caractéristiques propres à l'environnement routier (accès, bâti, géométrie, etc.) ainsi que les principaux déplacements engendrés par les activités socio-communautaires que le diagnostic de chacune des agglomérations a pris forme, tant au niveau de la compréhension de l'insécurité que de la qualité du cadre de vie local.

L'ensemble des informations que l'on vient d'énumérer ont été consignées sur un schéma synthèse qui localise, décrit et met en interrelation celles-ci. Finalement, une vue d'ensemble de la traversée des agglomérations étudiées a été dégagée.

À noter que la présente approche pourrait être utilisée pour d'autres traversées d'agglomération que celles étudiées dans le présent rapport technique. La consultation du milieu devrait d'ailleurs permettre de voir jusqu'à quel point il serait justifié dans le présent plan de transport d'étendre ces analyses à des traversées d'agglomération présentant des taux d'accidents plus faibles. Quant aux analyses pour les traversées retenues, successivement sont présentés dans les pages qui suivent les cas de Les Escoumins, Sault-au-Mouton–St-Paul-du-Nord, Forestville, Chute-aux-Outardes, secteur Mingan de Baie-Comeau et Sept-Îles. :

FIGURE 2: ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION DE L'INSÉCURITÉ, DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET DE L'ENVIRONNEMENT DE LA ROUTE ET SES ABORDS EN TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION

ro.abo.tr 2.ppt-mai.'97.





9.3.2 L'agglomération Les Escoumins

9.3.2.1 ORGANISATION SPATIALE

Au schéma d'aménagement de la MRC de La Haute-Côte-Nord, la municipalité Les Escoumins, comme celle de Sacré-Coeur, a été identifiée comme sous-pôle urbain régional dont l'attraction s'exerce pour la partie ouest du territoire de la MRC. La présence de quelques commerces et de services d'envergure régionale et sous-régionale ainsi que des institutions et équipements récréatifs accommodant les résidents des municipalités voisines expliquent ce statut de sous-pôle régional.

Dans son plan d'urbanisme, la municipalité a retenu comme orientation, en plus du renforcement de ce rôle de sous-pôle, la mise en valeur du potentiel récréatif et touristique de la municipalité. La municipalité désire profiter du trafic de la route 138 et du traversier (Trois-Pistoles - Les Escoumins) afin de hausser ses retombées sur l'activité touristique et ainsi faire des Escoumins une destination touristique recherchée. À cette fin, on mentionne également que " ...le cachet du noyau villageois doit être maintenu " .

L'organisation actuelle du territoire municipal repose sur une trame urbaine resserrée vers l'intérieur de la baie des Escoumins, soit à l'endroit du noyau originel du village. C'est dans ce secteur, plus particulièrement en bordure de la route 138, que la vie communautaire est la plus intense. Cette concentration est due à la présence de commerces et services et aussi à cause du relief en pente au nord de la route qui ne favorise pas un cadre de vie de type communautaire. Cette partie de l'agglomération est donc des plus stratégiques pour l'aménagement du territoire municipal.

Au fur et à mesure que l'on quitte ce secteur, on assiste à un étirement du village le long de la route 138, de façon plus marquée en allant vers le nord-est. De plus, on retrouve au sud-ouest de la baie comprise entre la route 138 et la réserve indienne, la présence d'un secteur urbain plus ou moins dense auquel un ancien tronçon abandonné de la 138 a été récupéré comme rue.

Malgré que le périmètre d'urbanisation inscrit au plan d'urbanisme a été délimité avec le souci de consolider les deux principaux secteurs urbanisés susmentionnés, les aires d'affectation nommées " multifonctionnelle et récréo-forestière " qui englobent la route 138 à l'extérieur du périmètre permettent l'usage résidentiel. On peut donc prétendre qu'avec le temps, le nombre d'accès dans le corridor de la 138 augmentera au détriment de sa fonctionnalité et de sa sécurité.

9.3.2.2 L'ENVIRONNEMENT ROUTIER

Le conducteur appelé à traverser l'agglomération Les Escoumins parcourra une distance approximative de 6,3 kilomètres et rencontrera sur son chemin, trois types d'environnement routier: l'approche ouest, le coeur du village et l'approche est. Pour l'ensemble de l'agglomération, le débit journalier moyen annuel de la circulation

routière (DJMA) varie entre 2300 et 3200 véhicules, alors que 400 camions environ y transitent.

L'approche ouest

Ainsi, à l'approche ouest du village, soit de la rue Otis jusqu'aux environs de la rue Arnaud, le tracé rectiligne de la route couplé à des abords de route en voie d'urbanisation accordent aux conducteurs un champ visuel ouvert qui les incite à pratiquer des vitesses élevées (les bâtiments existants sont relativement éloignés de la chaussée en raison entre autres des larges accotements d'un profil en travers de type rural). Mais, à l'intérieur de cette section de type péri-urbaine, où la vitesse affichée est de 90 km/h, des intersections et un nombre important d'accès privés drainent une circulation locale non négligeable.

On compte pour la période 1992-1994, 20 accidents dans ce secteur dont un tronçon de la route dont le taux d'accidents (T_a) excède le taux critique (T_c) (voir carte Les Escoumins, Relevés d'accidents et affectations riveraines).

La vitesse relativement élevée des véhicules en transit associée à une circulation locale de plus en plus présente expliquerait en grande partie le nombre relativement élevé d'accidents enregistrés durant notre période de référence pour ce secteur de l'agglomération. La transition entre les milieux rural et périurbain serait donc peu perceptible par les conducteurs.

Enfin, en regard du cadre de vie des riverains pour ce secteur, on peut croire que les nuisances environnementales dues à la circulation routière, tel que le bruit, les vibrations, les poussières et autres, affectent plus ou moins ceux-ci à cause de l'éloignement relatif des résidences de la route. Par contre, les vitesses pratiquées augmentent l'effet barrière de la route et rendent le voisinage plus ardu.

Le coeur du village

À la hauteur de la rue Arnaud et toujours en direction est, un panneau de signalisation invite le conducteur à pratiquer une vitesse maximale de 50 km/h. Cependant, passé ce panneau, la topographie des lieux l'oblige à s'engager dans une pente descendante relativement forte jusqu'au coeur du village et cela après avoir franchi le pont de la rivière des Escoumins. Malgré la présence du panneau précité, lors de sa descente, le conducteur n'est pas vraiment attiré à diminuer sa vitesse puisque face à cet environnement plus urbanisé son champ visuel s'élargit au lieu de se rétrécir.

**CARTE 2 : ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION LES ESCOUMINS,
RELEVÉS D'ACCIDENTS ET AFFECTATIONS RIVERAINES**

Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 2

Route 138: Traversée de
l'agglomération Les Escoumins

RELEVÉS D'ACCIDENTS
(1992-1994)

ET

AFFECTATIONS RIVERAINES

Accidents

- Intersection et limite de section d'accident
- 4/0,07 Nombre d'accidents / Ratio: taux d'accident sur le taux critique
- Secteur ayant des taux d'accident dépassant le taux critique

Affectations riveraines

- Limite des secteurs
- RA Résidentielle (faible densité)
- M Multifonctionnelle
- I Industrielle
- P Publique et institutionnelle
- CN Conservation
- RF Récréo-forestière

0 0,5 1 KM

C'est que sur sa droite, la baie des Escoumins lui offre un espace ouvert alors que la largeur de la chaussée est nettement surdimensionnée pour le type d'environnement traversé. En fait, dans ce secteur, la chaussée s'élargit à cause de la présence à quelques endroits de voies de refuge pour virage à gauche de chaque côté des voies de roulement principales, d'une voie centrale pour virages à gauche dans les deux sens et d'accotements d'environ quatre mètres de largeur servant dans les faits comme stationnement public.

Une étude relative aux vitesses pratiquées réalisée par le ministère en juin 1996, à l'aide de relevés de radar à la hauteur de la rue Forestière (près du pont) et de la rue Gagnon confirme cette appréhension. À l'intersection de la rue Forestière, les relevés nous indiquent que la moyenne des usagers circulait en direction est à une vitesse d'environ 71 km/h alors que le 85 percentile était près de 80 km/h. À l'intersection de la rue Gagnon, la moyenne des usagers circulait en direction ouest à une vitesse de 60 km/h tandis que le 85 percentile était près de 68 km/h. Ces vitesses excèdent donc de façon importante la vitesse affichée de 50 km/h que les usagers sont tenus de respecter.

Quant au relevé d'accidents, celui-ci révèle que durant notre période de référence, le secteur allant de la rue Forestière à la rue de l'Hôpital est un secteur accidentogène : 17 accidents (dont 3 avec blessures légères et 3 avec blessures graves) y ont été enregistrés. L'intersection et ses approches de la rue Forestière et l'intersection et ses approches de la rue de l'Hôpital ont des taux d'accidents dépassant les taux critiques. Il faut toutefois mentionner que ce constat d'accidents est antérieur au nouveau marquage au sol complété par le ministère à l'été 1995 afin de bien identifier les différentes voies de la route.

Par ailleurs, malgré la présence d'un trottoir du côté du bâti, l'offre implicite de stationnements du côté de la baie des Escoumins et l'accès au fleuve obligent à des déplacements piétonniers transversaux là où la route est des plus larges. De même, les nuisances environnementales, particulièrement celles associées au trafic lourd, tel que le bruit, les vibrations et les poussières risquent d'être davantage ressenties par les résidents et les usagers des services communautaires (école, hôpital, commerces, etc.) localisés dans le secteur. Finalement, la vitesse excessive au coeur du village a vraisemblablement une incidence marquée sur la qualité du cadre de vie local et sur la sécurité des usagers plus vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes.

L'approche est

À l'autre extrémité de l'agglomération, pour le conducteur circulant cette fois-ci en direction ouest, c'est dans le secteur de la rue Pelchat où la vitesse autorisée est de 90 km/h que l'étalement urbain du village aboutit, sans changement toutefois au profil en travers de type rural de la route. En fait, l'ensemble du parcours de cette approche est du village est confondant pour les usagers en raison du développement urbain des abords en saut-de-mouton ou plus ou moins dense que l'on y observe.

Ce type de développement a créé un nombre important d'accès résidentiels. Par contre, la présence de quelques commerces seulement et le peu d'intersections dans

cette partie de l'agglomération engendrent une circulation locale moindre que dans l'approche est. Ce qui pourrait expliquer partiellement le fait que l'on n'y retrouve aucun tronçon véritablement accidentogène (TaTc) jusqu'à maintenant.

Quant aux résidents riverains de ce secteur, l'absence de véritable transition rural/urbain de l'environnement routier, avec les vitesses relativement élevées qui en découlent affecte la qualité de leur cadre de vie. Et pour certains d'entre eux, la proximité de leurs résidences de la chaussée diminue davantage cette qualité.

Diagnostic d'ensemble

De par la qualité des paysages qui l'entoure et des attraits qu'elle possède, Les Escoumins se qualifie comme une agglomération à fort potentiel touristique et à ce titre, la route 138 et ses abords constituent un élément de mise en valeur.

Par ailleurs, le prolongement de l'urbanisation des abords de cette route à chaque extrémité du cœur du village ainsi que les vitesses relativement élevées qui y sont pratiquées ont affaibli son efficacité et sa sécurité.

Nous sommes donc en présence d'une agglomération dont la traversée devrait être revue en fonction de ces deux constats et en poursuivant des objectifs complémentaires de mise en valeur des paysages, d'amélioration du cadre de vie local et de sécurité routière.

TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION: DIAGNOSTIC SCHÉMATISÉ

Agglomération: Les Escoumins

VOIR AUSSI: Figure: relevés d'accidents et affectations riveraines

Traversée - distance: 5,7 km

N° d'accès/km: 60 (50): 35 (70)

Vitesses pratiquées: 60-80 km (centre)

RURAL	L'APPROCHE OUEST	LE CŒUR DU VILLAGE	L'APPROCHE EST	RURAL
DESCRIPTION DU MILIEU	- Bâti linéaire de faible densité; - Présence de quelques commerces et industries légères; - En voie d'urbanisation; - Présence d'intersections avec apport de trafic lourd.	- Centre communautaire; - Côté nord: Bâti dense avec écoles, hôpital et église et rues municipales collectrices ; - Côté sud: Champ visuel des conducteurs ouvert sur la baie des Escoumins et accotement servant de stationnements.	Développement péri-urbain en saut-de-mouton: résidences dispersées et quelques commerces regroupés.	
DÉFICIENCES ET PROBLÈMES	- Route large et rectiligne incitant à des vitesses élevées et au dépassement; - Présence de plusieurs accidents dans le secteur de la rue Otis à la rue Arnaud. - Conflit entre la circulation de transit pratiquant des vitesses élevées et la circulation locale en provenance des intersections et des accès privés; - Vitesses élevées pratiquées augmentent l'effet barrière au détriment des déplacements des résidents-riverains.	- Pentes descendantes, largeur excessive de la chaussée et champ visuel ouvert des conducteurs (côté sud) occasionnent la pratique de vitesses élevées; - Une étude par radar sur les vitesses pratiquées confirme cette appréhension; - Secteur de la rue Forestière à la rue de l'Hôpital accidentogène. - Vitesses élevées et absence d'aménagement de type urbain portent atteinte à la qualité du cadre de vie local et à la sécurité des piétons et des cyclistes.	- Plusieurs accès privés mais absence d'intersections: circulation locale et accidentologie moins développée que dans l'approche ouest; - Transition rural/urbain de l'environnement routier peu visible: vitesse élevée; - Vitesse élevée et proximité des résidences: impact sur la qualité du cadre de vie local.	

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE NORD

9.3.3 L'agglomération de Saint-Paul-du-Nord/Sault-au-Mouton

9.3.3.1 ORGANISATION SPATIALE

L'occupation territoriale de cette agglomération a donné comme résultat un étalement urbain prononcé le long de la route 138. Cet étalement a fait abstraction des anciennes limites municipales, d'où le présent regroupement municipal pour nos fins d'analyse. Même si le noyau villageois d'origine de Sault-au-Mouton constitue la forme urbaine la plus articulée de l'agglomération, sa reconnaissance par l'automobiliste en transit lui demande une attention soutenue.

L'examen des plans d'urbanisme des deux municipalités récemment fusionnées démontrent que l'étalement urbain prononcé qui caractérise cette agglomération sur près de 7 kilomètres de longueur est appelée à se poursuivre. C'est qu'ici comme ailleurs, on fait face à des périmètres d'urbanisation très extensifs et à l'absence de restrictions pour l'usage résidentiel à l'extérieur de ceux-ci.

Enfin, l'existence de plusieurs lots vacants constructibles aux abords de la route 138 porte à croire, malgré le faible rythme d'urbanisation du secteur, qu'au fil des ans plusieurs nouveaux accès se grefferont à cette partie du corridor de la 138 déjà affectée par l'étalement urbain.

9.3.3.2 ENVIRONNEMENT ROUTIER

Tel que mentionné dans la section précédente, l'agglomération Sault-au-Mouton/Saint-Paul-du-Nord se caractérise par un développement linéaire de très faible densité. Ainsi, sur une bonne partie de l'ensemble du parcours d'environ 7 kilomètres, le développement résidentiel aux abords de la route est caractérisé par une seule rangée de bâtiments. Ce n'est que dans les parties centrales où le développement aux abords de route est plus dense (i.e., avec deux rangées ou plus de bâtiments).

Pour les fins d'analyse de cette " agglomération ", qui est en réalité une fusion de deux villages plus ou moins distincts l'un de l'autre , trois séquences peuvent être définies selon les dominantes des paysages urbains rencontrées : les deux approches et le noyau central. Contrairement aux autres agglomérations étudiées dans ce rapport, celle-ci a de très longues séquences. **L'approche ouest** entre les Rues Edmond à l'ouest et le Chemin Du Lac des Cèdres à l'est a une longueur hors-tout de 3 200 mètres. **L'approche est** est comparable avec ses 2 300 mètres. Plus exceptionnellement, la séquence du **centre** s'avère aussi très longue pour une agglomération de cette taille, avec plus de 500 mètres.

Pour l'ensemble de l'itinéraire, le volume de trafic (débit journalier moyen annuel) varie de l'ordre de 2 400 véhicules à Sault-au-Mouton à 2 800 véhicules à Saint-Paul-Du-Nord. La vitesse affichée est de 50 km/h pour l'ensemble de la traversée.

L'approche ouest

La première séquence apparente à l'automobiliste venant de l'ouest se compose en fait de deux segments différents de Sault-au-Mouton en raison de leurs formes et densités d'urbanisation : le tronçon *ouest* (Rues Edmond / pont Sault-au-Mouton) et le tronçon Pont/Chemin Du Lac des Cèdres. Le tracé 2 voies est plutôt curviligne jusqu'à la rue Lavoie, où la 138 devient rectiligne sur une courte distance jusqu'aux limites est de Sault-au-Mouton. Dans le tronçon ouest, les voies sont étroites (~ 3,25 - 3,50 mètres chacune) et bordées par des accotements gravelés de dimensions très variables.

Le bâti très proche des abords de route donnant un effet de resserrement visuel et le caractère sinueux du tracé, vont inciter l'automobiliste circulant en direction *est* à mieux adapter sa vitesse dans cette séquence périurbaine. Ceci semble être confirmé par les données sur la sécurité routière (TA/TC de 0,18 pour le premier tronçon).

Par contre, la séquence comporte plusieurs autres éléments pouvant compromettre la sécurité de la route et de ses abords : la lisibilité/visibilité de la route est mauvaise par endroit ; les trottoirs sont absents ; les accès riverains sont très nombreux et mal délimités ; le stationnement sur accotements se pratique de part et d'autre de la route ; la signalisation, la pré-signalisation et l'éclairage sont aménagés de façon minimale, particulièrement aux deux sites de traverses piétonnes proche du secteur de l'église et de l'école, et enfin, le parcours possède un caractère plutôt quelconque, n'ayant pas de véritable point de repère pour l'automobiliste.

Dans cette séquence, seule l'intersection avec la rue Côté et ses approches s'avère accidentogène, avec un taux d'accidents excédant le taux critique de 1,2 pour 5 accidents avec dommages matériels seulement.

Malgré un volume modéré de trafic, les nuisances environnementales se font probablement ressentir par les résidents riverains (bruit, vibrations, odeurs, poussières) en raison des façades des maisons qui sont généralement très proches de la chaussée (de 3 à 4 mètres, en moyenne).

Le cœur de l'agglomération

Pour l'automobiliste, le centre de l'agglomération est atteint quasi-imperceptiblement, et aucune transition ne le lui signale, si ce n'est que la présence de terrains vagues séparant les limites *est* de Sault-au-Mouton avec celle de Saint-Paul-Du-Nord. Le rapprochement du bâti résidentiel, les abords flous, confus et non aménagés, un champ de vision dégagé ou étroit par endroit et une multiplicité d'accès riverains produisent sensiblement le même effet visuel que la séquence précédente; conséquemment, faute d'éléments de la route et des abords signalant une transition, la partie centrale se distingue mal de l'approche ouest. En ce sens, le manque d'aménagements aux abords (végétaux, trottoirs, éclairage, etc.) renforce l'uniformité

des paysages de la traversée, et peut inciter aux vitesses plus élevées, ou encore d'autres comportements routiers moins prudents.

Dans cette séquence, les deux traverses piétonnes situées à proximité de la zone institutionnelle aux environs de la Rue de l'Église peuvent constituer une zone à risque d'accidents en raison d'une localisation dans un secteur ayant un champ de vision limité, d'un minimum de présignalisation et d'équipements de traversée - et du fait que le trottoir est étroit, non-éclairé et surbaissé, ce qui pourrait potentiellement signifier un sentiment d'insécurité.

Il est à souligner que le secteur de la Rue de l'Église avec la 138 semble problématique, car en circulant en direction est, l'automobiliste a du mal à percevoir d'une part, les limites des abords de route du côté sud en raison d'un vaste accès menant à l'église et à l'école, et d'autre part la côte qui suit. Les nombreux accès privés à cet endroit apportent également une certaine confusion visuelle à la route. De plus, on observe qu'en plus d'avoir des abords de route mal démarqués, cette séquence a par endroit des objets fixes (poteaux d'utilités publiques) qui sont très proches de la chaussée, ce qui peut évidemment augmenter les risques et les conséquences d'accident.

Les activités socio-communautaires sont bien présentes dans cette séquence, mais semblent être quelque peu contraintes du fait que les résidences sont très proches de la route 138 et que le trottoir du côté sud, non-éclairé, est très étroit. Ceci engendre sans doute un sentiment d'insécurité pour les piétons et les cyclistes, en plus des nuisances environnementales habituellement ressenties dans ces conditions. Ce constat a été confirmé par les réponses données à *L'enquête* (questionnaires) *MTQ/CRD de la Côte-Nord auprès des municipalités locales sur la situation du transport des personnes et des marchandises (été 1996)*.

L'approche est

Deux tronçons composent cette séquence. Le segment plus à l'est, (Rues de l'Éperlan/Tremblay) se présente subitement à l'automobiliste voyageant en direction ouest, sans trop d'avertissement (affichage ou autres éléments signaleurs) après avoir parcouru une section droite de la 138 où la vitesse légale est de 90 km/h et où les dépassements sont permis. Une première courbe prononcée (à l'intersection avec la rue de l'Éperlan Est) est le seul élément pouvant véritablement réduire sa vitesse avant de poursuivre son trajet en milieu habité.

On y retrouve sensiblement les mêmes problèmes que le premier segment de l'approche ouest, mais à un degré un peu moindre peut-être: marquage de l'entrée imperceptible, problèmes de stationnement en rue, accès nombreux et mal délimités, absence d'aménagements aux abords, trottoir étroit, discontinu et non-éclairé, éclairage de rue plutôt déficient, nuisances dues au bâti très rapproché etc.

CARTE 3 : ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE ST-PAUL-DU-NORD/SAULT-AU-MOUTON, RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992-1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES

Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 3

Route 138: Traversée de
l'agglomération de
Saint-Paul-du-Nord / Sault-au-Mouton

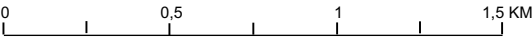
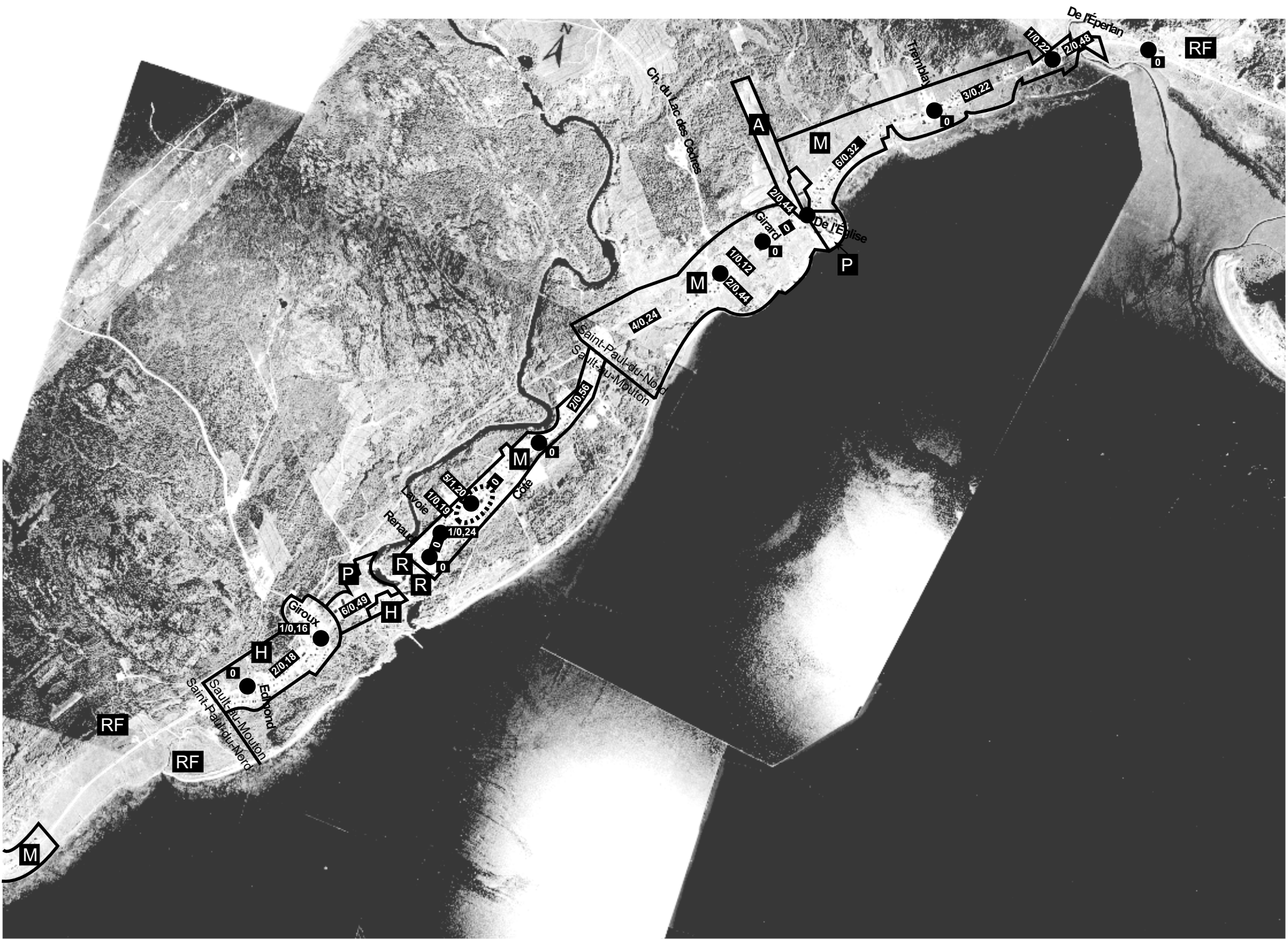
RELEVÉS D'ACCIDENTS
(1992-1994)
ET
AFFECTATIONS RIVERAINES

Accidents

- Intersection et limite de section d'accident
- 4/0,07 Nombre d'accidents / Ratio: taux d'accident sur le taux critique
- Secteur ayant des taux d'accident dépassant le taux critique

Affectations riveraines

- Limite des secteurs
- H Résidentielle (faible densité)
- M Multifonctionnelle
- P Publique et institutionnelle
- R Récréative
- RF Récréo-forestière
- A Agricole



L'accidentologie du secteur de la rue de l'Église à la rue de l'Éperlan est préoccupante : des 14 accidents enregistrés 4 impliquaient des blessures graves et 2 des blessures légères.

La faiblesse de l'aménagement des abords de route, la signalisation et de l'éclairage est à souligner ici, notamment à l'intersection de la 138 avec la rue de l'Éperlan, qui est en réalité un ancien tronçon délaissé de la 138. Au point d'intersection *ouest*, l'automobiliste en direction *est*, a du mal à savoir quelle direction il doit prendre, car le guidage visuel pouvant être apporté (surtout la nuit ou par conditions difficiles de conduite) par l'aménagement des abords de route est minimal, voire absent par endroit.

Le segment entre les rues de l'Église et Tremblay connaît également sensiblement les mêmes déficiences que le premier segment : problèmes de stationnement en rue, accès nombreux et mal délimités, absence d'aménagements aux abords, trottoir étroit et non-éclairé, éclairage de rue plutôt déficient, nuisances dues au bâti très rapproché etc.

Diagnostic d'ensemble

En traversée des deux agglomérations l'automobiliste doit rester attentif aux nombreux éléments rencontrés aux abords de route: de nombreuses entrées privées mal délimitées, des autos stationnées sur l'accotement, des zones de transition absentes ou peu évidentes, des paysages sans points de repère visuel, etc. Les éléments intéressants du bâti tels les églises, les carrefours, le patrimoine architectural, etc. ne réussissent pas à contrer l'impression d'un très long village-rue. Ce type de développement accorde une image homogène de la rue principale de sorte que les 2 centres sont difficilement discernables, et donc produit un manque de structuration de la rue en traversée. Les séquences paraissant trop longues et sans trop d'intérêt à l'automobiliste en transit, celui-ci pourrait être tenté d'augmenter sa vitesse sans trop se préoccuper des activités du milieu habité qu'il traverse.

Les accès privés riverains étant très nombreux dans cette traversée (de 34 à 82 au kilomètre) et mal délimités, il y a insuffisance de lisibilité / visibilité aux abords malgré le bâti dense et rapproché. Le stationnement sur accotements gravelées est pratiqué ici et là, dans les deux directions, ce qui peut aussi produire des situations à risques d'accidents. De plus, dans toutes les séquences, mais particulièrement celles du centre et de l'approche *est*, des objets fixes (arbres et poteaux) se retrouvent très proches de la voie de roulement (~2,5 m ou moins), et constituent un élément additionnel de risques d'accidents.

TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION : DIAGNOSTIC SCHÉMATISÉ

Agglomération: St-Paul-du-Nord et Sault -au-Mouton

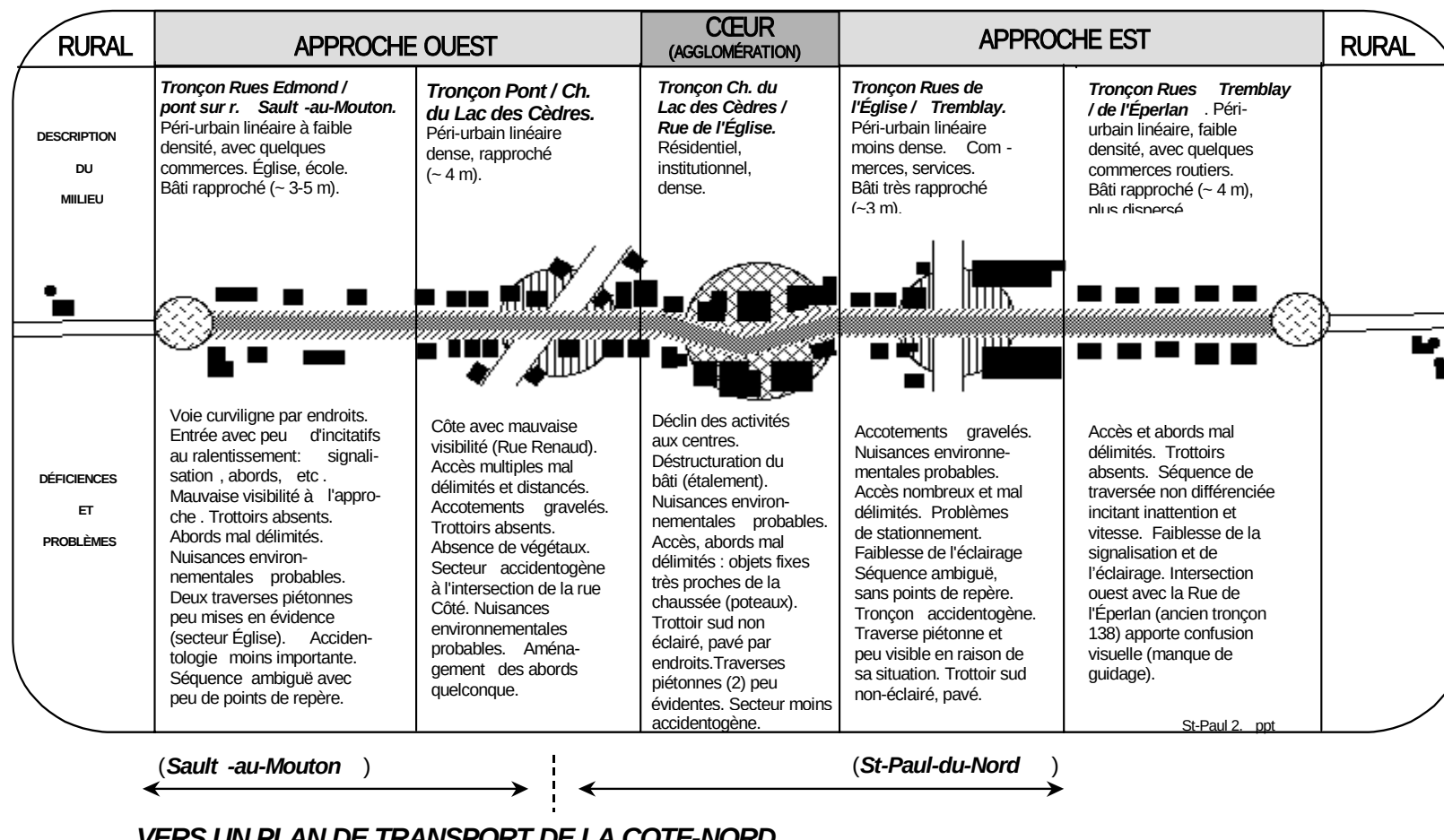
VOIR AUSSI:

Figure : Relevés d'accidents et affectations riveraines

Traversée - distance : 7,1 km

N^o d'accès/km : de 34 à 82 (50)

Vitesses pratiquées : N.D.



9.3.4 L'agglomération de Forestville

9.3.4.1 ORGANISATION SPATIALE

La ville de Forestville est la municipalité comprise dans la MRC de la Haute-Côte-Nord qui possède le plus d'emplois reliés au secteur tertiaire. À ce titre, elle est le principal pôle d'attraction de cette partie du territoire nord-côtier. Cette attraction est due surtout à la présence de commerces de détail d'importance et de services gouvernementaux, tels qu'un centre d'emploi, quelques bureaux de ministères québécois, un CLSC, etc. La très grande majorité de ces établissements se localisent en bordure de la route 138, au centre de la ville.

Du point de vue transports, Forestville est le carrefour des routes 138 et 385. Cette dernière route numérotée donne accès au territoire situé au nord de Forestville, soit au secteur de Labrieville et aux ZEC et pourvoies que l'on retrouve en grand nombre. Comme autres infrastructures, Forestville possède un port de mer et un aéroport, lesquels ont l'avantage d'être situés non loin l'un de l'autre.

Des infrastructures portuaires et aéroportuaires faciles d'accès

Le port de mer comprend deux quais mais un seul est en service. Il s'agit des anciennes installations de la compagnie Daishowa qui ont été acquises par la ville et qui servent maintenant à l'expédition de sable par la cie Lafarge vers ses cimenteries. Une contrat de 200 000 tonnes de sable assure du travail aux camionneurs artisans de la région.

Ces camions empruntent la route 138 et la rue Maritime pour accéder au port. Au plan d'urbanisme, cette rue fait partie d'une aire d'affectation industrielle. Ce type d'affectation a probablement pour effet indirect contribué à préserver les abords de cette rue contre la prolifération d'accès de type résidentiel ou commercial.

L'aéroport de Forestville peut être qualifié de local. Sa faible fréquentation est reliée aux services ambulanciers, de protection des incendies en forêt, de voyage de chasse et pêche, de liaison avec la rive sud et de taxi. Elle se localise au nord-est de la ville, tout près de la route 138 et est donc facile d'accès à partir de la 138.

Un étirement urbain toujours possible le long de la route 138

L'étude de l'évolution urbaine de Forestville montre que l'expansion de cette ville s'est réalisée de manière plus ou moins concentrée. La présence de l'aéroport au nord et de la rivière Sault-aux-cochons au sud ne devrait pas être étrangère à cette relative concentration.

En fait, entre 1975 et 1990, c'est le premier secteur situé au nord-est de la rivière et formé par les rues Cantin et Desbiens, rues aménagées à cette époque, qui a accueilli le plus grand nombre de résidences. On peut également noter la construction d'un centre commercial avec façade sur la route 138 au centre de la ville.

Mais une lecture attentive du plan d'urbanisme et des abords de la 138 porte à croire qu'une partie de l'urbanisation à venir pourrait avoir lieu le long de la route régionale, et cela malgré un périmètre d'urbanisation surdimensionné en largeur. Les éléments au plan d'urbanisme favorables à cet étirement sont une orientation visant l'implantation des nouveaux commerces de par et d'autre de cette route, un périmètre d'urbanisation qui de par son allongement vers le nord-est offre plusieurs terrains vacants en contiguïté avec cette route et enfin, une affectation récréo-forestière pour l'ensemble des terrains contigus à la route (à l'extérieur du périmètre d'urbanisation) qui permet entre autres l'usage résidentiel à faible densité.

9.3.4.2 L'ENVIRONNEMENT ROUTIER

L'étude de l'environnement routier propre à la partie de la route 138 qui traverse la ville de Forestville se divise en trois segments, soit l'entrée ouest, le centre-ville et ses faubourgs et l'entrée est. Cette division correspond approximativement aux trois types de milieu auquel le conducteur est confronté lors de sa traversée.

Cette traversée s'accomplit sur une distance approximative de 4 kilomètres. Le débit journalier moyen annuel (DJMA) de circulation enregistré pour cette agglomération oscille entre 3200 véhicules à l'entrée ouest et 11000 véhicules au centre-ville. De plus, on dénombre environ 500 camions qui transitent par jour dans cette agglomération, mais on en a relevé plus de 1100 en circulation journalière à l'intersection du centre-ville Verrault-1^o avenue.

L'entrée ouest

Le conducteur en provenance de l'ouest pénètre dans l'agglomération de Forestville à la hauteur du pont de la rivière Sault-aux-cochons après avoir négocié une courbe standard dont le rayon est d'environ 500 mètres. Après avoir franchi ce pont, sur une route dont le profil en travers est de type rural, il est rapidement confronté au milieu urbanisé.

En fait, à peu de distance de ce pont, du côté nord, deux rues (Tremblay et Vincent) drainant la circulation locale d'un des plus importants secteurs résidentiels de la ville interceptent la route 138, alors qu'en face, du côté sud, des commerces sont présents. Et, afin d'avertir de cette approche éminente de la ville, seul un simple panneau affichant que la limite de vitesse est de 50 km/h a été placé un peu avant l'intersection de la rue Tremblay.

Ce secteur d'entrée de l'agglomération est relativement accidentogène, on y dénombre 8 accidents survenus toujours pendant notre période de référence. De plus, une enquête au sujet des vitesses pratiquées réalisée par le ministère en juin 1996, à l'aide d'un radar à la hauteur de l'intersection avec la rue Tremblay, a révélé

**CARTE 4 : ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE FORESTVILLE
RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992-1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES**

Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 4

Route 138: Traversée de
l'agglomération de Forestville

RELEVÉS D'ACCIDENTS
(1992-1994)

ET

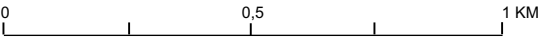
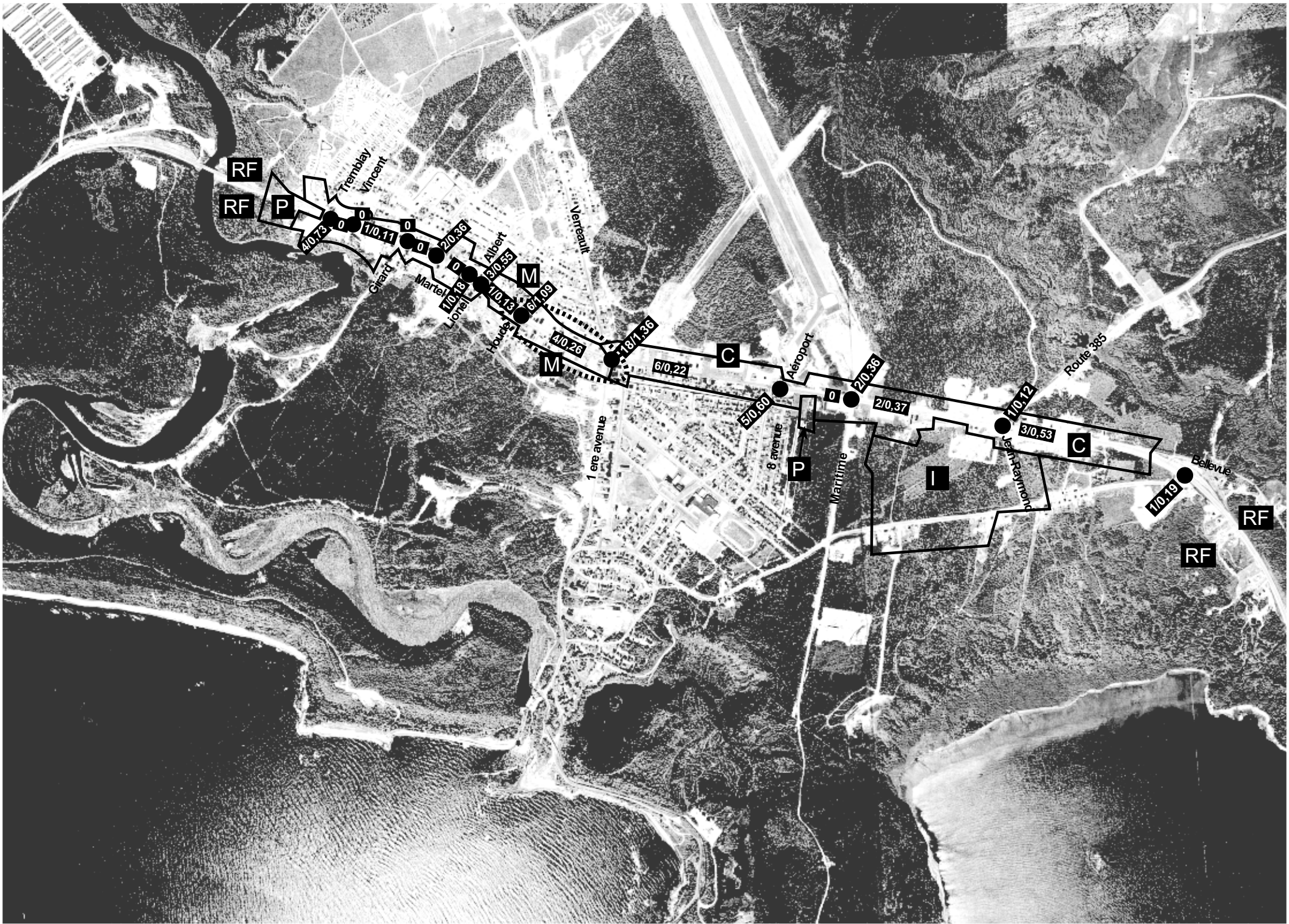
AFFECTATIONS RIVERAINES

Accidents

- Intersection et limite de section d'accident
- 4/0,07 Nombre d'accidents / Ratio: taux d'accident sur le taux critique
- Secteur ayant des taux d'accident dépassant le taux critique

Affectations riveraines

- Limite des secteurs
- C Commerciale
- M Multifonctionnelle
- I Industrielle
- P Institutionnelle et communautaire
- RF Récréo-forestière



que la moyenne des usagers circulait en direction est à une vitesse près de 60 km/h alors que le 85 percentile était près de 69 km/h.

Ainsi, il semblerait que le nombre relativement élevé d'accidents examinés sous l'angle des vitesses pratiquées au-dessus de la limite permise serait le fait que la porte d'entrée ouest de Forestville n'est pas suffisamment lisible par les conducteurs.

Le centre-ville et ses faubourgs

Ce n'est donc qu'une fois entré à l'intérieur de l'agglomération que le conducteur va sentir le besoin de diminuer substantiellement la vitesse de son véhicule. Mais cette diminution ne sera que relative puisque la route au tracé rectiligne s'élargit devant lui. En effet, dans la ville, le profil en travers de type rural fait place à un profil en travers de type urbain surdimensionné avec des accotements de largeur moyenne de 4 mètres (allant jusqu'à 4.5 mètres à certains endroits) et avec la présence d'une troisième voie au centre pour les virages à gauche dans les deux sens. Ainsi, pour l'automobiliste, seul le feu de circulation situé à l'intersection de la 138 avec la rue Verrault et la 1^{ère} avenue peut l'inciter à ralentir sensiblement.

Dans ce segment, on retrouve deux intersections et leurs approches accidentogènes, c'est à dire dont le taux d'accident (T_a) excède le taux critique (T_c). À l'intersection de la rue Houde, 6 accidents sont survenus pour un ratio T_a/T_c de 1,09. De ce nombre, ont été enregistrés 1 accident avec mortalité, 1 avec blessé grave, 2 avec blessés légers et 2 avec dommages matériels seulement. À l'intersection des rues Verreault et 1^{ère} avenue, 18 accidents dont 16 avec dommages matériels seulement sont survenus pour un ratio T_a/T_c de 1,36. Il est à noter qu'un nouveau marquage sur la chaussée afin de bien identifier les trois voies de roulement a été réalisé à l'été 1995, soit après notre période de référence.

Outre la vitesse relativement élevée des véhicules en transit dans la ville, on peut probablement expliquer ces taux d'accidents par les mouvements de circulation de type urbain aux intersections et aux entrées commerciales. Dans l'ensemble, on peut prétendre que c'est le manque de lisibilité de l'environnement urbain par les conducteurs qui est à l'origine de cette insécurité routière. Cette lisibilité ne pourrait s'inscrire dans le paysage urbain de Forestville que par un réaménagement de la route et de ses abords.

De plus, un tel réaménagement contribuerait grandement à améliorer le cadre de vie local au profit des résidents riverains et des usagers plus vulnérables comme les piétons et les cyclistes. Pour ceux-ci, la situation actuelle leur apporte certains inconvénients. En fait, la surlargeur de la route crée un "effet barrière" qui limite ou rend insécuritaire les déplacements transversaux. Alors que les nuisances environnementales (bruit, poussières, vibration, etc.) associées surtout au trafic lourd, lequel accapare une proportion importante de la circulation dans cette ville, sont ressenties.

L'entrée est

Dans le cas de l'entrée est, c'est également après avoir négocié une courbe que le conducteur est rapidement confronté à un milieu en voie d'urbanisation. En plus de plusieurs accès résidentiels et commerciaux, deux importantes intersections, soit la route Maritime et la route 385, nécessitent sa vigilance. Mais, la dispersion relative des bâtiments aux abords de la route ainsi que le profil en travers de la route de type rural ne l'incitent pas véritablement à ralentir dans ce secteur.

Une autre étude avec radar effectuée à l'intersection 8^e avenue / Aéroport a en effet révélée que la moyenne des usagers circulant en direction ouest roulait à 58 km/h alors que le 85 percentile était près de 68 km/h.

Les automobilistes et camionneurs seraient donc portés à ne pas diminuer suffisamment leur vitesse en entrant dans la ville. C'est qu'ici aussi, la porte d'entrée de l'agglomération ne serait pas suffisamment lisible par les conducteurs.

Diagnostic d'ensemble

Avec ses 4000 résidants, ses nombreux commerces et ses centres de service gouvernementaux, Forestville est le chef-lieu de la MRC de La Haute-Côte-Nord. Ce statut génère un important débit de circulation locale sur la route 138 surtout dans sa partie comprise au centre-ville. Les déplacements transversaux et de courtes distances ainsi que les stationnements sur rue cohabitent difficilement avec la circulation de transit en raison de l'aménagement routier inadapté au milieu urbain traversé.

Les dysfonctionnements de l'environnement routier se traduisent par des vitesses pratiquées au-dessus de la limite permise et des taux d'accident supérieurs à la moyenne. Une amélioration durable de la sécurité routière à l'intérieur de cette agglomération implique un réaménagement de la route adapté au milieu urbain en présence.

TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION: DIAGNOSTIC SCHÉMATISÉ

Agglomération: Forestville

VOIR AUSSI: Figure: relevés d'accidents et affectations riveraines

Traversée - distance: 5,7 km

N° d'accès/km: 60 (50): 35 (70)

Vitesses pratiquées: 60-80 km (centre)

RURAL	L'APPROCHE OUEST	LE CŒUR DU VILLAGE	L'APPROCHE EST	RURAL
DESCRIPTION DU MILIEU	Secteur résidentiel et commercial, de moyenne densité avec présence d'intersections reliant un quartier résidentiel.	- Fonctions institutionnelle et commerciale fortement développées; - Bâti résidentiel de moyenne à forte densité.	- En voie d'urbanisation; - Présence d'industries et de commerces; - Importantes intersections: route Maritime et route 385.	
DÉFICIENCES ET PROBLÈMES	- Absence de «porte d'entrée» invitant le conducteur à diminuer sa vitesse avant d'entrer dans l'agglomération; - Une étude par radar établit que les vitesses pratiquées sont élevées; - Secteur relativement accidentogène.	- Profil en travers de type urbain surdimensionné incitant à la pratique de vitesse élevée; - Deux intersections et leurs approches sont accidentogènes. - Accès commerciaux mal délimités et surabondance de l'affichage commercial désoriente et distraie le conducteur; «Effet barrière» de la route limite ou rend insécure les déplacements piétonniers transversaux.	- Profil en travers de la route de type rural avec la dispersion relative des bâtiments n'incite pas à rouler moins vite (confirme par étude-radar); - Absence de «porte d'entrée» invitant le conducteur à diminuer sa vitesse avant d'entrer dans l'agglomération.	

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

9.3.5 L'agglomération de Baie-Comeau (traversées de Chute-aux-Outardes et du secteur Mingan de Baie-Comeau)

9.3.5.1 ORGANISATION SPATIALE

L'analyse de l'organisation spatiale de l'agglomération de Baie-Comeau pour des questions de transport nous incite à élargir notre territoire d'étude aux municipalités localisées à l'ouest de la ville de Baie-Comeau, soit les municipalités de Ragueneau, Pointe-Lebel, Pointe-aux-Outardes et Chute-aux-Outardes. Ces municipalités sont comprises dans l'aire d'influence de Baie-Comeau en terme de déplacements pendulaires entre les lieux de travail et de résidence et en plus, dans le cas de Pointe-Lebel, l'aéroport régional s'y retrouve.

De par le développement de ses fonctions industrielles, commerciales et de services et son poids démographique, l'agglomération de Baie-Comeau représente le principal centre urbain de la MRC de Manicouagan et lui confère un rôle régional majeur. En matière de transport, cette agglomération est desservie par, outre l'aéroport régional de Pointe-Lebel situé à une quinzaine de kilomètres du centre-ville de Baie-Comeau, un port de mer en eau profonde, un traversier et un traversier-rail. Quant au réseau routier, Baie-Comeau constitue le point de jonction entre les routes 389 et 138, et cette dernière constitue également la principale artère urbaine de la partie ouest de l'agglomération.

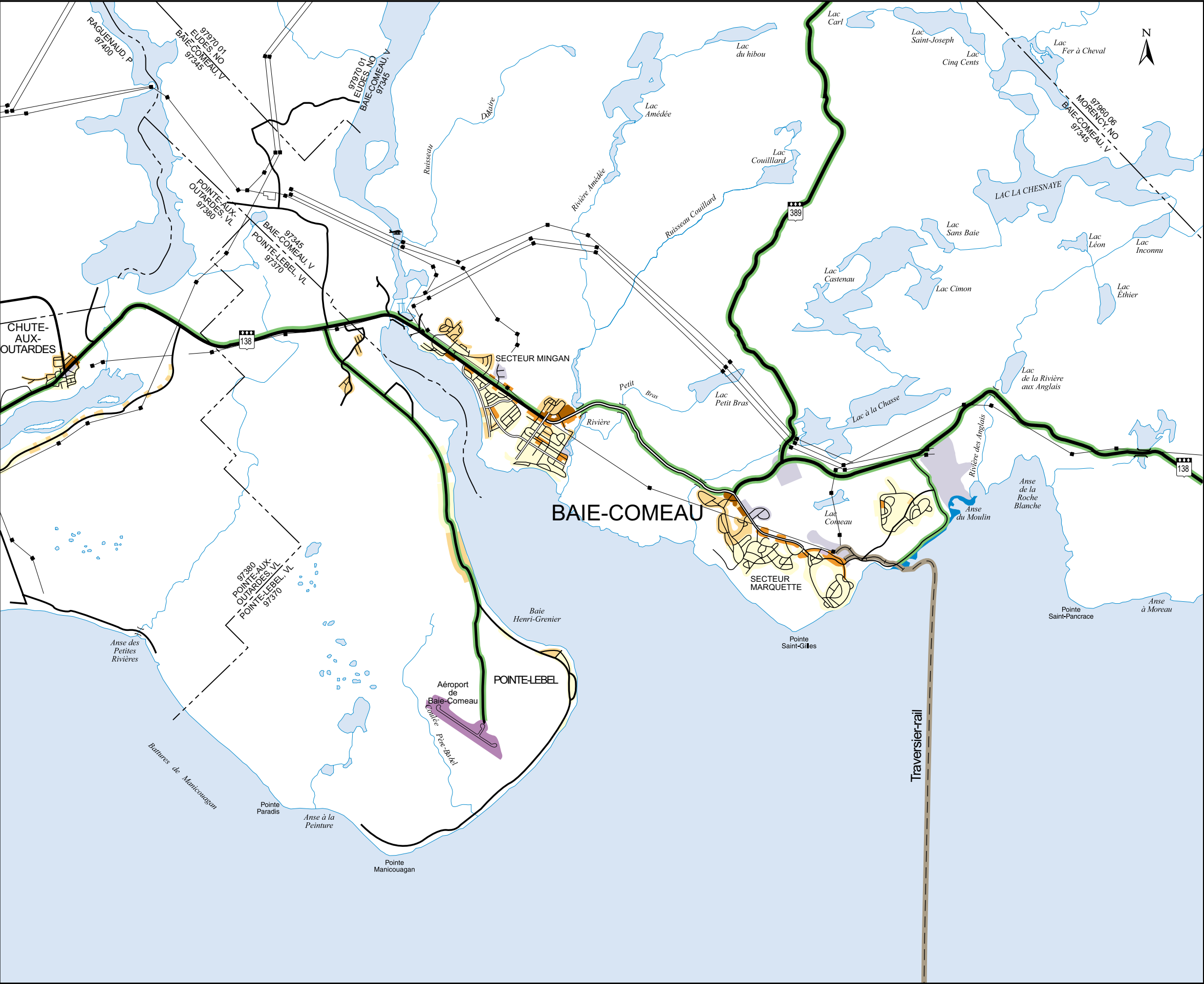
Une armature urbaine bipolaire

Pour des raisons historiques bien connues, l'armature urbaine de Baie-Comeau se partage en deux secteurs bien distincts et éloignés l'un de l'autre : les secteurs Mingan (autrefois la ville de Hauterive) et Marquette (voir carte : Développement du secteur de Baie-Comeau (1972-1987)). Ces deux secteurs sont interreliés par une seule infrastructure routière, la route 138.

Dans le secteur Mingan, cette route à vocation régionale, sous l'appellation de boulevard Laflèche, est bordée par un grand nombre de commerces dont plusieurs ont été implantés en fonction d'un accès par automobile. Ce qui a eu pour conséquence d'augmenter sensiblement le débit de circulation dans ce secteur et ainsi diminuer la fluidité du trafic, tant local que de transit.

D'après le plan d'urbanisme de la ville, cette fonction commerciale est appelée avec le temps à être consolidée (voir carte : Grandes affectations du sol de Baie-Comeau et Pointe-Lebel). En l'absence d'une gestion appropriée de la circulation ou de modifications aux voies de roulement (ajout ou synchronisation des feux, réaménagement des intersections, etc.), une augmentation supplémentaire du débit pourrait aggraver davantage la fonctionnalité de cette section de la route 138.

CARTE 5 : DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR DE BAIE-COMEAU (1972-1987)



DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR
DE BAIE-COMEAU (1972-1987)

- Développement résidentiel avant 1972
- Développement résidentiel après 1972
- Développement commercial avant 1972
- Développement commercial après 1972
- Grandes installations industrielles
- Aires aéroportuaires
- Aires portuaires
- Aires ferroviaires et lignes de chemin de fer
- Voies d'accès routiers aux installations portuaires, ferroviaires et aéroportuaires

Entre les deux secteurs susmentionnés, les abords de la route 138, laquelle porte le nom de boulevard Jacques-Cartier à cet endroit, ainsi que les terrains à l'arrière ont complètement été épargnés jusqu'à ce jour par l'urbanisation.

Du côté nord de la route, la présence d'un arboriduc ainsi que d'une réserve foncière à des fins industrielles (parc industriel régional) ne seraient pas étranger à cette situation. Du côté sud, une piste cyclable longe la route mais il semble que la volonté politique d'un développement d'ensemble et non à la pièce serait la principale cause de la vacance foncière de ce côté. En fait, au plan d'urbanisme de Baie-Comeau, ces terrains situés entre les deux secteurs au sud de la route 138 (boulevard Pierre-Ouellet) ont été inclus à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et ont été réservés en très grande partie pour des fins résidentielles de faible densité avec obligation d'un plan d'aménagement d'ensemble. Cette planification urbaine, de par le contrôle des accès qu'elle sous-entend, a eu jusqu'à ce jour l'avantage d'assurer une circulation fluide, relativement rapide et sécuritaire aux usagers se déplaçant d'un secteur à l'autre.

De plus, comme autres intentions inscrites au plan d'urbanisme pour l'ensemble de ces terrains, on retrouve le projet d'un nouveau lien routier pour les secteurs Mingan et Marquette, lequel serait à son tour relié au boulevard Jacques-Cartier par un nouvel axe nord-sud, le projet de relocaliser la route 389 pour qu'elle desserve le parc industriel régional et pour qu'elle forme une intersection avec le nouvel axe nord-sud susmentionné, et enfin, le projet de relier les réseaux d'aqueduc des deux secteurs.

Comme on peut le constater, l'expansion urbaine de Baie-Comeau à terme entre les secteurs Mingan et Marquette pourrait avoir des effets sur la route 138. Le développement des fonctions résidentielles et industrielles occasionnera-t-il des pressions pour l'ouverture de nouvelles rues sur la 138 et cela malgré les nouveaux liens routiers envisagés ?

Concernant le secteur Marquette, celui-ci n'est pas traversé par la route 138 car son trajet bifurque au nord-est à l'approche de ce secteur de la ville. Toutefois, la présence de commerces surtout dans la partie ouest du boulevard Lasalle, principale artère du secteur, ainsi que des principales entreprises de Baie-Comeau génère des déplacements en provenance de la 138. À l'inverse, les résidents du secteur sont également appelés à utiliser la route régionale en direction du secteur Mingan pour des raisons de magasinage ou autres.

Un développement urbain attiré vers l'ouest

En attendant que ces terrains entre les deux secteurs soient mis en valeur, il semble que les nouveaux résidents aient été attirés par les avantages offerts dans les municipalités situées à l'ouest de Baie-Comeau. Un coup d'oeil aux données démographiques et socio-économiques de ces municipalités confirme cette appréhension.

Ainsi, pour la période de 1971 à 1991, alors que la ville de Baie-Comeau n'a augmenté en population que de 2.8 %, les municipalités de Chute-aux-Outardes, Pointe-aux-Outardes et Pointe-Lebel ont vu leur population progresser respectivement de 12 %, 32.7 % et 140 %. Lorsque ces variations démographiques sont examinées en fonction des lieux de résidence et de travail de la population active occupée, cette attirance vers l'ouest semble une réalité. Pour l'ensemble de la population active occupée et résidant dans les trois municipalités concernées, soit environ 2170 personnes, 70.7 % ont comme lieu de travail Baie-Comeau.

De plus, l'analyse spatiale de cette urbanisation nous apprend que celle-ci a eu lieu en partie le long de la route 138 à Ragueneau et Chute-aux-Outardes, du chemin Principal à Pointe-aux-Outardes et de la rue Granier à Pointe-Lebel qui conduit à l'aéroport. À ce dernier endroit, on localise également des secteurs résidentiels développés lors de cette période (1971-1991), expliquant la très forte croissance démographique observée pour Pointe-Lebel.

Par ailleurs, l'étude des plans d'urbanisme de ces municipalités laisse voir que les nouvelles implantations résidentielles et commerciales en bordure de la route 138 et la rue Granier sont permises. Ce qui présuppose une augmentation des accès le long de ces importants corridors routiers, diminuant pour autant leur fonctionnalité et la sécurité des usagers, tout en offrant un environnement urbain de faible qualité aux résidents-riverains.

Un port de mer et un aéroport aux voies d'accès problématiques ?

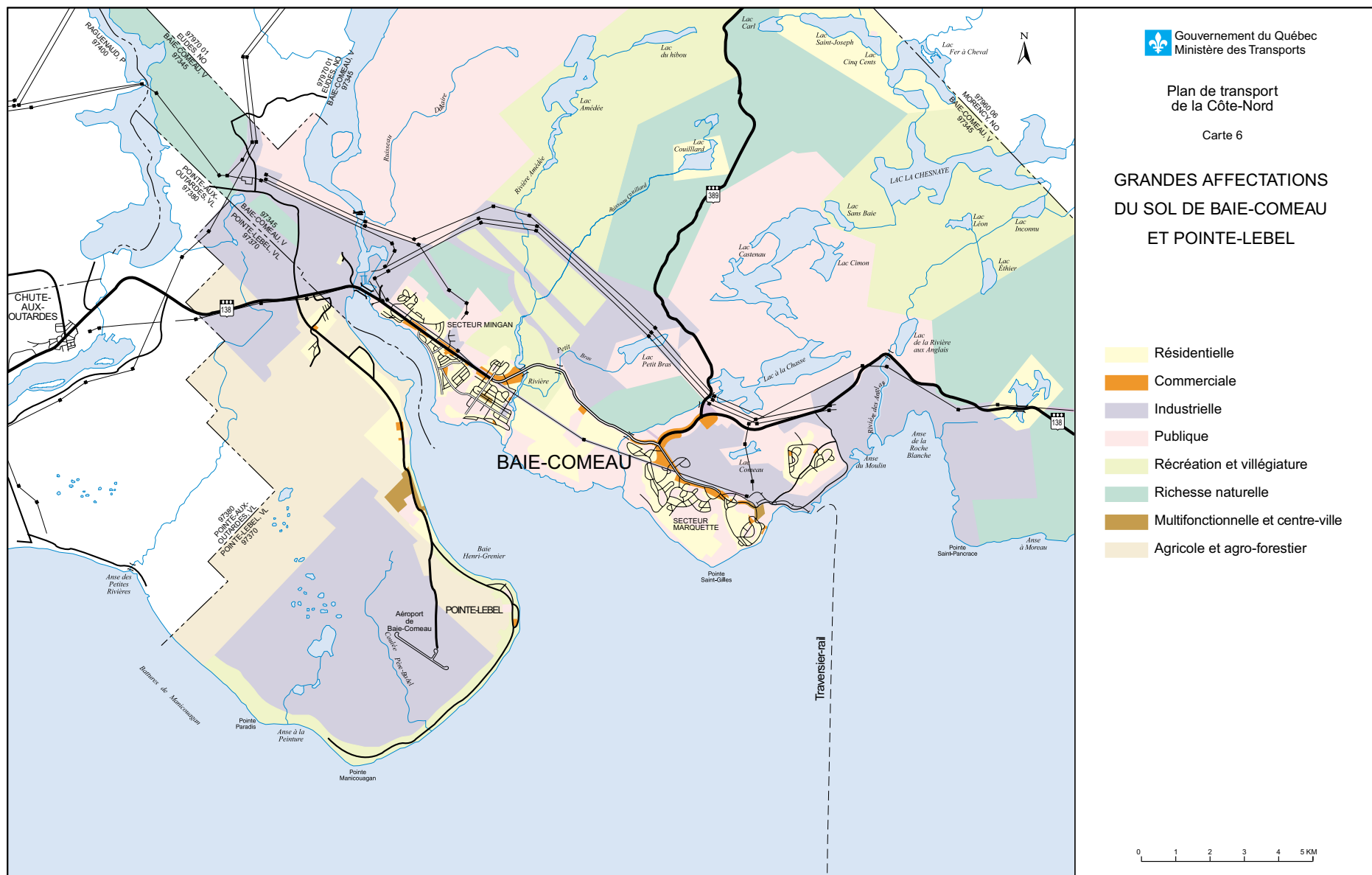
Le port de Baie-comeau joue un rôle stratégique majeur dans le développement économique de la ville et de la région tout entière. Il est à toute fin pratique une des principales raisons de la présence des trois grandes compagnies : Donohue (Quno), Reynold's et Cargill Ltée, ces dernières ayant leurs installations dans le même secteur. Les usagers du port peuvent compter sur deux voies routières pour y accéder : la route Maritime et la rue Talon via le boulevard Lasalle.

Les améliorations apportées récemment à la route Maritime assure un accès de qualité aux infrastructures portuaires. La géographie des lieux environnant cette route (enclavement entre la mer et des caps rocheux) constitue en quelque sorte une protection naturelle contre l'urbanisation de ses abords avec comme conséquence une diminution de sa fonctionnalité.

Il est à noter que la rénovation de la route Maritime était devenue nécessaire afin de désengorger le centre-ville Marquette du trafic lourd. L'axe de la rue Talon-boulevard Lasalle ne pouvait plus à elle seule assurer un accès efficace au port tout en limitant les impacts environnementaux sur la population.

De plus, au schéma d'aménagement de la MRC de Manicouagan, il est prévu de relier le port au parc industriel régional par un lien ferroviaire, améliorant ainsi la desserte de ces importantes infrastructures de transport.

Carte 6 : grandes affectations du sol de Baie-Comeau et Pointe-Lebel



Source: Plan d'urbanisme de Baie-Comeau, 1990 et Plan d'urbanisme de Pointe-Lebel, 1990

Quant à l'aéroport régional de Pointe-Lebel, étant situé à l'extrémité de la péninsule de Manicouagan, son accès n'est garanti que par un seul axe routier (rue Granier - chemin de l'aéroport). Tel que mentionné auparavant, une partie de l'étalement urbain de Baie-Comeau a abouti à Pointe-Lebel, principalement dans des secteurs résidentiels avec accès direct à la rue Granier et aux abords même de cette rue. Cette situation, si elle est appelée à se poursuivre, pourrait avec le temps affecter là aussi la fonctionnalité de ce corridor routier des plus stratégiques.

Enfin, il ne faut pas négliger le fait que cet aéroport est relativement éloigné du centre des affaires de Baie-Comeau, soit le centre-ville Marquette. Cet éloignement est plus ressenti en temps de parcours qu'en distance et cela à cause principalement d'une certaine faiblesse dans la fluidité du trafic sur le boulevard Laflèche. Au schéma d'aménagement régional, on retrouve le projet de construire un nouveau pont, en aval du pont actuel sur la rivière Manicouagan dans le but entre autres de raccourcir le trajet actuel. De par la localisation du pont projeté, cette solution ne serait pas sans impacts sur l'environnement et n'écarterait pas entièrement la traversée du secteur Mingan.

Deux traversées d'agglomération particulièrement touchée par la dynamique d'organisation de Baie-Comeau

Le développement industriel, commercial et résidentiel en direction ouest de l'agglomération de Baie-Comeau touchent particulièrement les traversées d'agglomération de Chute-aux-Outardes et du secteur Mingan à Baie-Comeau. La dynamique développement urbain et périurbain, la croissance de la circulation et l'accidentologie plus élevée y sont particulièrement présentes. Les textes qui vont suivre exposent plus en détails la situation y prévalant.

9.3.5.2 ENVIRONNEMENT ROUTIER DE CHUTE-AUX-OUTARDES

La traversée de Chute-aux-Outardes est d'environ 1,4 km, d'une extrémité à l'autre. Dans ses deux extrémités, le périurbain est de moyenne densité. À l'approche ouest, le résidentiel domine, avec quelques petits commerces routiers. À l'est de l'agglomération, les commerces dominent. L'uniformité du bâti aux abords et l'absence de points de repère visuels rendent difficile la distinction des séquences pour l'automobiliste. Les séquences sont relativement courtes et sont au nombre de trois : les deux approches est et ouest, et le noyau central avec son bâti plus ancien et plus rapproché de la route.

La route 138 assume ici la fonction d'une rue principale à caractère commercial; le cœur commercial se situe entre les rues Tremblay et Du Bassin, soit sur environ 250 mètres. Pour l'automobiliste, le tracé est rectiligne et large, ce qui contribue à l'uniformité du paysage urbain et à une impression de dégagement visuel tout au long de l'axe.

Le débit journalier moyen annuel à cet endroit est de 4100 véhicules. Les caractéristiques physiques de la chaussée demeurent uniformes pour l'ensemble du parcours en traversée, avec une largeur des voies de circulation d'environ 3,75m chacune et des accotements pavés variant de 2,5m à 3,5m par endroit.

L'approche ouest

Dans la partie rurale de cette séquence, la route est aménagée à quatre voies contiguës, avec une vitesse affichée de 90 km/h à l'ouest de la rue Du Vallon ; elle diminue à 50 km/h immédiatement à l'ouest de la rue St-Gelais, là où débute le milieu bâti. Ici, la route se rétrécit brusquement de 4 voies à 2 voies à moins de 50 mètres de l'agglomération. De plus, outre le petit panneau vert d'agglomération, aucune signalisation ne prévient l'automobiliste qu'il entre en milieu habité. La première partie de cette séquence à caractère résidentiel entre les rues Lévesque/Lavoie est à deux voies contiguës avec accotements pavés passablement larges.

Sur le plan de la sécurité routière, la séquence ouest de la rue St-Gelais (à l'ouest) à la rue Tremblay (à l'est) connaît une accidentologie notable : 16 accidents enregistrés durant la période de référence dont 4 avec blessures légères. La route est rectiligne et large avec un champ de vision très dégagé et lointain, ce qui n'incite pas l'usager en direction est à diminuer sa vitesse. Ceci semble être confirmé par une étude de vitesses récente effectuée à cet endroit où la moyenne de vitesse des usagers circulant en direction ouest était près de 61 km/h alors que le 85^{ième} percentile était près de 71 km/h.

De plus, entre les rues Lévesque et Tremblay, l'absence de trottoir du côté sud, la présence d'une traverse piétonne pour écoliers en site accidentogène, les accotements pavés larges incitent à la vitesse et aux manoeuvres dangereuses (dépassements dans la zone de transition ou encore dépassements par la droite sur l'accotement pavé) peuvent contribuer aux risques d'accidents de cette séquence et de la séquence suivante. Ainsi donc, sur ce court tracé peu d'éléments inciteront physiquement l'automobiliste à un ralentissement approprié. Ces vitesses peuvent générer également des problèmes pour le milieu habité dont des nuisances environnementales, et un sentiment d'insécurité aux abords pour les cyclistes et les piétons¹⁰.

¹⁰ L'enquête (questionnaires) MTQ/CRD de la Côte-Nord auprès des municipalités locales sur la situation du transport des personnes et des marchandises (été 1996) n'a pas permis d'obtenir dans le présent cas, d'éclairage sur le sujet.

**CARTE 7 : ROUTE 138: TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE CHUTE-AUX-OUTARDES,
RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992 - 1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES**

Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 7

Route 138: Traversée de
l'agglomération de
Chute-aux-Outardes

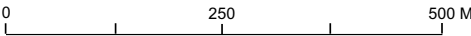
RELEVÉS D'ACCIDENTS
(1992-1994)
ET
AFFECTATIONS RIVERAINES

Accidents

- Intersection et limite de section d'accident
- 4/0,07 Nombre d'accidents / Ratio: taux d'accident sur le taux critique
- Secteur ayant des taux d'accident dépassant le taux critique

Affectations riveraines

- Limite des secteurs
- H1 Habitation 1
- H2 Habitation 2
- C Commerciale
- UP Utilité publique
- P Préservation
- F Forestière



Le cœur de l'agglomération

Cette courte séquence est délimitée par les rues Tremblay à l'ouest et Du Bassin à l'est. Le tracé, toujours très rectiligne et large, est renforcé visuellement par l'alignement des poteaux d'utilité publique. De plus, les intersections des rues avec l'axe principal sont peu visibles à l'automobiliste en raison du bâti rapproché et/ou de sa géométrie. La délimitation des abords demeure floue et ambiguë, malgré la présence de trottoirs plutôt rabaissés et le stationnement en rue clandestin (sur accotements pavés). L'absence d'aménagements aux abords rend cette séquence de traversée indistinguable des autres. Cette impression générale n'incite pas au ralentissement en direction est.

Dans cette séquence de la rue McNeil et ses approches jusqu'à la rue du Bassin et de ses approches, il y a accroissement de l'accidentologie avec 14 accidents dont un avec blessures graves et quatre avec blessures légères.

La vitesse et la densité du trafic lourd ajoutées au bâti relativement rapproché provoquent vraisemblablement des nuisances pour les riverains (bruits, poussières, odeurs, insécurité, etc.) L'aménagement des deux principaux carrefours de cette séquence, soient les rues Tremblay à l'ouest, et les rues St-Jean et Du Bassin à l'est, est insuffisant. Le trottoir nord n'est pas éclairé.

L'approche est

Encore ici, la traversée de l'agglomération en direction ouest peut sembler pour l'automobiliste sans séquence notable. Ainsi, cette séquence qui se définit par le Chemin Du Golf/rue Bellevue à l'ouest et la rue Du Bassin à l'est, possède un tracé deux voies uniforme, plat et rectiligne, et des perspectives latérales très ouvertes (bâti distancé de la route), le tout n'incitant pas l'automobiliste à un ralentissement approprié. Sur ce court tracé d'environ 375 mètres en direction ouest, le signal donné à l'automobiliste est aussi peu convaincant : le petit panneau d'agglomération combiné avec celui de la vitesse légale en début de séquence ne peut pas l'inciter véritablement au ralentissement, compte tenu que la route est rectiligne avec des accotements surdimensionnés. Les abords peu aménagés (absence de végétaux et de mobiliers urbains et de vastes stationnements pour les nombreux commerces) renforcent chez le conducteur les perspectives d'un champ visuel élargi.

Une étude radar effectuée en juin 1996 à l'extrémité est de l'agglomération a relevé que la moyenne des automobilistes circulait en direction Est à une vitesse près de 52 km/h, alors que le 85^e percentile était près de 61 km/h, ce qui dépasse légèrement la vitesse affichée de 50 km/h. Malgré cette circulation plutôt lente, les taux d'accidents aux intersections Saint-Jean et Bellevue et de leurs approches excèdent le taux critique.

Cette contradiction apparente de vitesses observées peu élevées/accidentologie importante peut s'expliquer possiblement par les constats suivants: les accès sont multiples, larges et mal aménagés (i.e., trop larges, trop rapprochés et peu démarqués par rapport à la chaussée) ; certaines intersections dont celles avec les rues St-Jean et Du Bassin ont des déficiences sur le plan géométrique et sur le plan visibilité à l'intersection ; et enfin, le stationnement aux abords de route (en rue ou hors rue) semble également mal géré. L'absence de contrôle des mouvements aux abords de la route 138 peut contribuer à aggraver des situations de conflit entre le trafic de transit et le trafic local.

Dans cette séquence, il est probable qu'au plan des impacts environnementaux seul l'effet de barrière se fait ressentir de façon significative par les résidants, car le bâti est relativement distancé de la chaussée.

Diagnostic d'ensemble

En considération de sa taille plutôt réduite, l'agglomération de Chute-Aux-Outardes connaît certains problèmes aigus liés à la circulation routière et à la sécurité routière, dont notamment ceux liés à la vitesse élevée dans son approche ouest de même que ceux pouvant être liés à une interférence entre les trafic local et de transit dans l'approche ouest.

L'approche ouest semble aussi particulièrement problématique en raison de l'effet surprise causé à l'automobiliste voyageant vers l'est par un manque de cohérence des aménagements routiers s'y retrouvant (localisation des zones de dépassement en proximité d'une zone habitée, manque de pré-signalisation adéquate).

Pour les résidants, l'axe constitue un réel obstacle entre les diverses activités socio-communautaires de part et d'autre, notamment aux environs du carrefour avec la rue Tremblay (école, église, bureau de poste). Ceci semble produire un manque de structuration dans la vie urbaine.

Enfin, quelques rues locales se greffant à la 138 possèdent un aménagement géométrique déficient, ce qui peut produire des sites accidentogènes situés de part et d'autre de sa rue principale.

TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION: DIAGNOSTIC SCHÉMATISÉ

Agglomération: Chute-aux-Outardes

VOIR AUSSI: Figure: relevés d'accidents et affectations riveraines

Traversée - distance: ~ 1,4 km

N° d'accès/km: 49 (50)

Vitesses pratiquées: 60-70 km/ hre

RURAL	APPROCHE OUEST		CŒUR (agglomération)	APPROCHE EST		RURAL
DESCRIPTION DU MILIEU	<i>Tronçon du rural aux Rues St-Gelais/Lévesque.</i> Péri-urbain résidentiel, faible densité.	<i>Tronçon Rues Lévesque / Tremblay.</i> Secteur mixte à dominance commerciale. Faible densité.	<i>Tronçon Rues Tremblay / Du Bassin.</i> Noyau bâti plus ancien, dominance commerciale. Bâti rapproché.	<i>Tronçon Rues du Bassin / Bellevue O.</i> Secteur commercial à moyenne densité. Bâti plus distancé.	<i>Tronçon Rues Bellevue O. / Bellevue E.</i> Secteur commercial. Bâti éloigné.	
DÉFICIENCES ET PROBLÈMES	À l'ouest de l'entrée, route à 4 voies contiguës. Entrée avec mauvaise visibilité (profil vertical). Entrée avec peu d'indicatifs au ralentissement. Voies très larges incitant vitesse et dépassements à l'entrée. Transition 4 voies à 2 voies non-signalée. Localisation du carrefour rendant celui-ci peu visible.	Section en travers large et rectiligne incitant vitesse. Abords et accès mal délimités. Bâti rapproché: nuisances. Zone résidentielle mixte. Accidentologie importante. Traversée difficile de la chaussée. Trottoir nord non-éclairé. Accotements larges (> 3m) permettant stationnement et dépassements.	Intersection avec rue Tremblay peu visible de la 138. Abords de route mal démarqués. Zone institutionnelle (école, église) à proximité. Secteur accidentogène.	Accès multiples mal gérés. Aménagement déficient des intersections des rues St-Jean et Du Bassin. Voie large et rectiligne, incitant vitesse et dépassements par la droite. Secteur accidentogène. Problèmes de stationnement aux abords.	Entrée se démarquant mal du rural. Absence d'éléments signalant milieu bâti - signalisation, végétaux, etc. Voie large et rectiligne incitant vitesse. Abords non-aménagés (accotements gravelés, apportant confusion visuelle). Secteur de la rue Bellevue et ses approches accidentogène.	

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

9.3.5.3 L'ENVIRONNEMENT ROUTIER DU SECTEUR MINGAN À BAIE-COMEAU

Parmi les secteurs urbanisés qu'aura à franchir le conducteur dans la traversée de l'agglomération de Baie-Comeau, il en existe un dont le développement sous forme de corridor commercial est en soi un exemple type, soit le boulevard Laflèche dans le secteur de Mingan. Ce boulevard est caractérisé par des débits de circulation importants (+ 20 000 véhicules) de nombreuses intersections et entrées commerciales, un nombre élevé d'accidents.

Contrairement à une traversée d'agglomération traditionnelle où l'on retrouve un centre institutionnel et commercial et des approches plus résidentielles, ici le conducteur va se retrouver tout au long du parcours dans un corridor routier à dominance commerciale presque continue. Les distinctions entre les sections traversées se font donc davantage au niveau de l'aménagement de la route que du développement de ses abords.

L'approche ouest (138/rue Fafard - 138/boulevard Vanier)

Dans cette section, le conducteur circulant en direction Est passe d'une zone dont la vitesse autorisée est de 70 km/h à une zone de 60 km/h. Les abords de route deviennent de plus en plus urbanisés avec peu d'aménagements de ceux-ci et des accès multiples mal démarqués.

Le profil en travers de la route est celui d'un quatre voies contiguës. Les paysages aux abords de la route sont relativement uniformes avec des accotements gravelés du côté nord et un trottoir très rabaissé du côté sud. De l'intersection De Champlain et ses approches à la rue Normandie et ses approches, on retrouve 45 accidents dont 3 avec blessures graves pour un rapport du taux d'accidents s'approchant du taux critique (voir carte Baie-Comeau secteur Mingan – Relevés d'accidents (1992-1994) et affectations riveraines).

Malgré une vitesse affichée de 60 km/h, les voies larges et rectilignes et le paysage aux perspectives uniformes n'incitent pas au ralentissement. L'absence de bordure, d'accotements pavés, de trottoirs par endroit et une abondance d'accès riverains souvent mal définis peuvent se combiner pour produire un sentiment d'insécurité pour l'automobiliste, le piéton et le cycliste.

Tronçon central (138/Vanier - 138/Boul. Blanche)

Dans ce tronçon à quatre voies contiguës, le conducteur se trouve dans la section la plus achalandée de la traversée de Baie-Comeau. Le débit journalier moyen annuel (DJMA) passe de 18 000 véhicules à la hauteur du boulevard Vanier à 23 000 véhicules à la hauteur de la rue Nouvel.

CARTE 8 : ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE BAIE-COMEAU, SECTEUR MINGAN, RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992-1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES

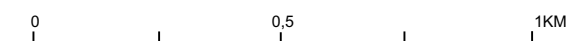
Carte 8

RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992-1994)

ET
AFFECTATIONS RIVERAINES

	Intersection et limite de section d'accident
4/0,07	Nombre d'accidents / Ratio: taux d'accident sur le taux critique
	Secteur ayant des taux d'accident dépassant le taux critique

—	Limite des secteurs
H1	Habitation 1 (faible densité)
H2	Habitation 2 (moyenne densité)
H4	Habitation 4 (maison mobile)
C	Commerce et service
I	Industrie
P	Publique
R	Richesses naturelles



Le paysage devient très commercial avec une surabondance d'affiches et d'enseignes publicitaires. Il y a encore à certains endroits des déficiences en matière d'aménagement de bordure, de trottoir, de délimitation des aires de stationnement. Il s'en dégage une confusion de messages pour le conducteur.

L'accidentologie est élevée particulièrement dans le secteur Nouvel à Bélanger où 184 accidents sont dénombrés et où les intersections et leurs approches ont les taux d'accidents dépassent les taux critiques.

Au plan de l'aménagement géométrique de la route, on peut observer une discontinuité du segment situé entre les rues Nouvel et Blanche par rapport au tronçon de la 138 situé plus à l'est. L'aménagement de l'intersection de la route 138 et de la rue Nouvel est incomplet par rapport aux intersections voisines.

Approche Ouest (138/Blanche - 138/de Bretagne)

Cette section est celle des grands centres d'achat de Baie-Comeau. La route à quatre voies à cet endroit est séparée par un terre-plein. Les bordures, les trottoirs, les entrées charretières sont bien délimitées.

À première vue, ce qui peut alors surprendre, c'est l'accidentologie assez élevée des lieux. Sur le tronçon de l'intersection Parfondéval et ses approches sur la 138 à l'intersection de la rue Bretagne et ses approches on y retrouve 159 accidents. Il faut se tourner sur la situation à ces intersections pour expliquer en bonne partie ce nombre élevé d'accidents.

Selon l'étude des feux de circulation entre la rue Vanier et le boulevard de Bretagne réalisé par l'ingénieur Gilles Dussault en janvier 1996, il ressort que :

“Aux intersections signalées par des feux de circulation, la typologie des accidents prédominante est la collision arrière. Ce type d'accident représente 50 % de tous les accidents. Les accidents résultant d'un conducteur ayant passé sur un feu rouge représentent 20 % de tous les accidents. Ceux occasionnés par une manœuvre de virage à gauche avec un véhicule venant en sens opposé compte pour 12 %. Finalement, 18 % des accidents n'ont pas de prédominance marqué pouvant nous indiquer une récurrence anormale d'un autre type d'accident”¹¹

Il est à mentionner qu'en provenance de l'Est la transition d'une zone de 90 à 50 km se fait très rapidement et que conséquemment le conducteur doit rapidement adopter un nouveau type de conduite approprié à du milieu urbain.

¹¹ Ministère des Transports (Gilles Dussault) Étude des feux de circulation Route 138 entre la rue Vanier et le boulevard Bretagne, 1996, p. 6.

Vue d'ensemble

Dans l'ensemble, la traversée du secteur Mingan à Baie-Comeau est marquée par un prédominance du caractère commercial des abords, une surabondance d'affichage, un guidage visuel apporté par des pylônes hydroélectriques et d'utilité publique, de vastes aires de stationnement, de nombreuses intersections. Cette forte concentration commerciale a entraîné un trafic local important qui génère énormément de mouvements de circulation aux intersections et aux entrées commerciales. Même si l'on est en présence d'un nombre élevé d'intersections et d'entrées commerciales, l'absence de véritables points de repère visuels, le trait rectiligne et large et des perspectives visuelles très ouvertes et lointaines n'incitent pas l'automobiliste à modérer sa vitesse. Il n'y a pas non plus de véritable identification de l'approche d'un secteur urbanisé qui inciterait rapidement l'automobiliste à modifier sa conduite.

Les efforts doivent donc être orientés vers un meilleur guidage du conducteur tant au niveau des mouvements aux intersections et aux entrées commerciales qu'au niveau des entrées du secteur afin que celui-ci adapte sa conduite à un milieu très urbanisé¹².

¹² La présente analyse a été faite à partir de relevés de terrain effectués en 1996 et de données d'accidents datant de 1992 à 1994. Depuis ce temps, il y a eu en 1997 un certain nombre d'interventions. Il faudra attendre les prochains relevés d'accidents pour en mesurer l'influence.

TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION : DIAGNOSTIC SCHÉMATISÉ

Agglomération: **Baie-Comeau , secteur Mingan**

VOIR AUSSI: **Figure : relevés d'accidents et affectations riveraines**

Traversée - distance : 4,62 km

N ° d'accès/km : 32 (Zone de 50); 5 (Zone de 70)

Vitesses pratiquées : N.D.

RURAL	APPROCHE OUEST		SECTEUR CENTRAL		APPROCHE EST	RURAL
DESCRIPTION DU MILIEU	Tronçon Rues Fafard / Normandie . Péri-urbain à faible densité. Zone mixte : commerces et résidences dispersées. Bâti éloigné côté nord, rapproché côté sud.	Tronçon Rues Normandie / Vanier . Zone à dominance commerciale, avec résidentiel faible et moyenne densités.	Tronçon Rues Vanier / Boul. Bélanger . Secteur commercial (abords sud).	Tronçon Blvds . Bélanger / Blanche . Secteur commercial.	Tronçon Blvd . Blanche / Rue de Bretagne . Secteur centres commerciaux de grandes superficies.	
DÉFICIENCES ET PROBLÈMES	Route à quatre voies contiguës avec trottoir côté sud. Transition rural/entrée très peu marquée. Paysages aux abords uniformes : plat sans végétaux ou points de repère. Passage d'une zone de 70 à une zone de 60 km/n, mais voies larges et rectilignes incitent à la vitesse. Abords mal aménagés avec accès multiples mal démarqués. Bordure déficiente du côté nord. Accidentologie non négligeable.	Séquence non-différente de la première. Guidage visuel apporté par pylônes hydro , côté nord. Absence de bordures d'accollement pavé et de trottoir du côté nord. Accès multiples. Accidentologie non négligeable. Surabondance d'affiches commerciales aux abords - confusion des messages aux automobilistes .	Séquence commerciale (nord) et mixte (sud). Bâti rapproché côté sud : nuisances. Accès non-pavés côté nord sont larges et mal délimités, et gèrent mal mouvements aux abords. Accès côté sud très nombreux, rapprochés . Accidentologie importante.	Séquence commerciale avec accès nombreux, mal délimités, larges. Guidage visuel apporté par pylônes hydro , côté nord. Absence de bordures, d'accollement pavé et de trottoir par endroit. Surabondance d'affiches commerciales aux abords - confusion des messages aux automobilistes . Accidentologie importante.	Route à 4 voies avec terre-plein avec trottoir côté sud. Transition rural / entrée très peu marquée. Paysages aux abords uniformes - plat, avec végétaux. Zone 50, mais voies larges et rectilignes incitent vitesse. Bon aménagement des abords. Accès limités. Accidentologie importante.	

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

9.3.6 L'agglomération de Sept-Îles

9.3.6.1 ORGANISATION SPATIALE

De par le développement de ses fonctions industrielles, commerciales et de services, l'agglomération de Sept-Îles constitue tout comme celle de Baie-Comeau un pôle urbain régional et à ce titre étend son influence à toute la Côte-Nord. La formation de ce pôle est largement tributaire de l'exploitation des ressources naturelles de la région associée à la présence d'un site exceptionnel pour l'aménagement d'un port de mer en eau profonde et pour l'implantation d'industries lourdes.

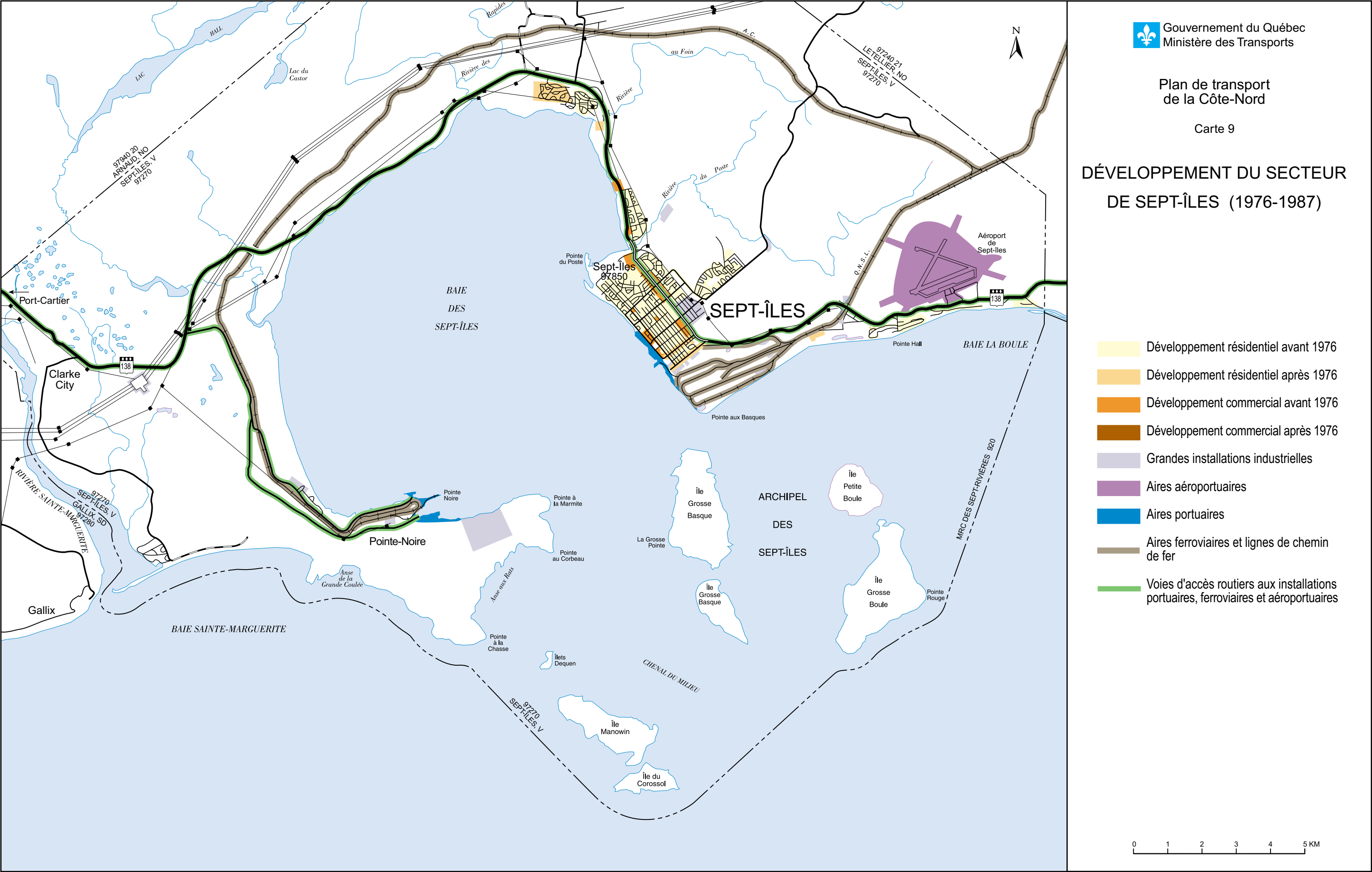
Au niveau des transports, outre des infrastructures portuaires majeures, l'agglomération de Sept-Îles peut compter sur un aéroport moderne localisé à quelques kilomètres seulement du centre-ville. Un réseau ferroviaire implanté en faveur de l'exploitation forestière et minière relie entre eux les deux ports de mer, via les installations des compagnies Mines Wabush et IOC, le secteur Clark à l'aire industrielle régionale de Pointe-Noire et ainsi que Sept-Îles au Labrador. Ce dernier lien étant assuré par la compagnie de chemin de fer QNS & L qui offre aujourd'hui un service de trains de voyageur entre Sept-Îles et Wabush-Labrador City et Schefferville. Enfin, une seule route, la route 138, relie Sept-Îles au restant de la région et de la province, tout en jouant le rôle d'artère urbaine pour les secteurs de la ville d'est en ouest.

Une occupation du territoire orientée par la fonction industrielle

Ainsi, la configuration spatiale de cette agglomération et son évolution est due principalement à des facteurs de localisation industrielle. Un noyau urbain correspondant au centre-ville actuel a pris forme non loin des installations industrielles de la compagnie minière IOC et de son port de mer. Aujourd'hui, un site supplémentaire, avec un second port de mer, en développement à l'autre extrémité de la baie des Sept îles, à Pointe-Noire, est susceptible de modifier le paysage urbain avec le temps (voir carte Développement du secteur de Sept-Îles 1976-1987).

En fait, l'occupation et l'organisation du territoire de Sept-Îles se résume à quatre secteurs urbanisés distincts et plus ou moins détachés des zones industrielles d'emploi. Ces secteurs correspondent au centre urbain actuel avec ses deux excroissances que sont les secteurs Ferland et des Plages, et le secteur Clarke. Le secteur Ferland situé au fond de la baie des Sept îles, au nord-ouest du centre urbain, doit son existence au confinement des maisons mobiles à cet endroit. Le secteur des Plages, comme son nom l'indique, s'est développé à des fins de villégiature sur près de sept kilomètres le long des plages situées à l'est du centre urbain. Au fil des ans, une partie des résidences secondaires de ce secteur ont été transformées par leur propriétaire en résidences permanentes. Enfin, le secteur Clark, près de la rivière Sainte-Marguerite, correspond à l'ancienne municipalité forestière de Clark City.

CARTE 9 : DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR DE SEPT-ÎLES (1976-1987)



Cette forme d'organisation territoriale conditionnée principalement par la fonction industrielle oblige à de nombreux déplacements en automobile entre les lieux de travail et de domicile, ce qui confère à la route 138 un rôle stratégique.

Un corridor routier sans protection

Les accès routiers immédiats aux grandes infrastructures de transport (port et aéroport) et industrielles sont performants (fluidité et vitesse de roulement) en grande partie en raison de l'affectation industrielle de tout le secteur de Pointe-Noire et de la partie est de Sept-Îles. Cependant entre ces deux pôles industriel et de transport, il y a plus de quinze kilomètres de route dont les abords sont constructibles et ne sont pas protégés.

En fait, à la lecture du plan d'urbanisme de la ville, on y apprend que les abords de la route 138, le boulevard Laure, sont réservés à des fins commerciales des limites de l'urbanisation actuelle, soit aux environs du kiosque d'informations touristiques, jusqu'au pont de la rivière des Rapides (voir carte : Grandes affectations du sol de Sept-Îles). Cette section de la route régionale est nettement privilégiée. Sur les douze aires qui ont reçu l'affectation commerciale régionale, neuf sont sans usages et visent l'expansion recherchée, et sept d'entre elles sont contiguës de chaque côté de cette section de la route 138.

De plus, pour l'ensemble des abords de la route 138, dans sa partie comprise entre le pont de la rivière des Rapides et les limites ouest de la ville, le développement résidentiel de faible densité est permis. L'affectation récréo-forestière retenue pour cette vaste zone n'empêche pas la construction de résidences unifamiliales isolées selon la grille des usages autorisés par aire d'affectation.

Par ailleurs, on constate également que trois aires d'expansion résidentielle sont prévues à l'ouest du secteur Ferland et qu'à l'intérieur de ce dernier secteur réservé aux maisons mobiles plus de 400 terrains vacants sont encore disponibles.

En somme, ces orientations d'urbanisme, en plus de n'assurer aucune protection au corridor routier de la route 138, sont porteuses d'une augmentation de la circulation dans ce secteur ouest de la ville. L'implantation de commerces et de résidences avec accès direct à cette route ainsi que le développement effectif des zones résidentielles planifiées auront pour conséquence de porter atteinte avec le temps à l'efficacité et à la sécurité routière.

Dans la perspective de l'arrivée de nouvelles industries au site de la Pointe-Noire, l'urbanisation de ce secteur ouest risque de se concrétiser davantage au détriment non seulement des déplacements pendulaires travail-domicile mais aussi des usagers en transit vers l'aéroport ou pour d'autres localités de la Côte-Nord.

9.3.6.2

L'ENVIRONNEMENT ROUTIER

La traversée de Sept-îles s'étend sur plus de 5,5 kilomètres, le long de laquelle se développe des commerces, des édifices à bureaux et des industries à grandes superficies. L'environnement routier y est divisé en trois séquences pour fin d'analyse, soit : l'approche ouest, le centre -ville, et l'entrée est. La route possède 4 voies de circulation avec terre plein central sur la majeure partie du tracé sauf pour l'approche ouest où elles sont contiguës.

Le débit journalier moyen annuel y varie de 4 000 véhicules à 18 000 véhicules.

Plus de cinq kilomètres de cette traversée sont affichés à la vitesse de 50 km/h alors que l'approche ouest est affichée à 70 km/h.

L'approche ouest

L'approche ouest comporte deux noyaux de développement résidentiel de faible densité. L'automobiliste venant de l'ouest accède sans transition, si ce n'est la présence d'un panneau clignotant qui indique Ralentissez au début de la zone de 50 km/h., au premier carrefour d'importance avec feux de circulation à la rue des Montagnais. Ce dernier marque l'approche ouest. À cet endroit, le profil de route est modifié par la présence d'un terre-plein.

Le tronçon de la rue Desmeules à des Montagnais est ceinturé par un développement résidentiel, rapproché de la chaussée du côté nord, alors que le côté sud est bordé par un parc. Quelques commerces s'intercalent à même le développement résidentiel. Une étude des carrefours¹³ sur l'ensemble du tronçon, a démontré que les intersections des rues Restigouche et Lemaire avec la route 138, ne sont pas aussi sécuritaires que les autres carrefours. Un taux élevé de collisions arrières (43 %) et d'accidents à angle droit (26 %) est observé. Cette insécurité peut s'expliquer partiellement par le fait que ces intersections sont pratiquement les 2 premières intersections rencontrées en direction est. Cette concentration des accidents observée à proximité des noyaux de développement résidentiel pouvant être liée au comportement des automobilistes, qui effectuant le long parcours de Sept-Îles, ne modèrent peu ou pas leur vitesse là où la route est très large et rectiligne et qui entrent en conflit avec la circulation locale générée par ces développements. Les paysages aux abords de la traversée ouest sont très dégagés et plutôt uniformes, de sorte qu'il est facile de passer indifféremment d'une séquence à l'autre.

Plus à l'est le tronçon de la rue des Montagnais à la rue Smith dessert l'accès à des espaces commerciaux à grandes surfaces dont entre autres les Galeries Montagnaises. La densité du trafic et le taux de camionnage, combinés au bâti

¹³ Étude des carrefours Route 138 entre les rues Desmeules et Retty, Gilles Dussault 1996

CARTE 10 : GRANDES AFFECTATIONS DU SOL DE SEPT-ILES

**CARTE 11 : ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE SEPT-ÎLES,
RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992-1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES**

Plan de transport
de la Côte-Nord

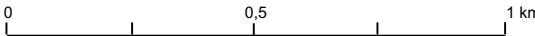
Carte 11

Route 138: Traversée de
l'agglomération de Sept-îles

RELEVÉS D'ACCIDENTS
(1992-1994)
ET
AFFECTATIONS RIVERAINES



- Accidents
- Intersection et limite de section d'accident
 - 4/0,07 Nombre d'accidents / Ratio: taux d'accident sur le taux critique
 - ⋯ Secteur ayant des taux d'accident dépassant le taux critique
- Affectations riveraines
- Limite des secteurs
 - CB Commerciale régionale
 - I Industrielle
 - P Publique et institutionnelle
 - REC Récréative
 - RI Réserve indienne



résidentiel implanté proche de la route, peuvent provoquer des nuisances environnementales (bruit et vibrations). La typologie prédominante des accidents sur les approches de la route 138 à chaussée séparée aux carrefours signalisés, est la collision arrière, représentant 48% de tous les accidents. Les conducteurs ayant passé sur un feu rouge représentent 15% de tous les accidents. Selon l'étude citée précédemment, les carrefours de la route 138 avec les rues Papineau et Smith ont un taux d'accidents qui excède le taux critique. Le niveau de service de ces carrefours est respectivement de D et E, ce qui fait que le niveau de service de certains mouvements ne permet plus d'écouler un surplus imprévu de trafic ou encore de satisfaire à un accroissement de la circulation.

Centre-ville

Dans le centre, on retrouve un bâti commercial dense avec commerces de détail, banques, stations de services, etc. Les accotements larges permettent le stationnement en rue, alors qu'aux abords le stationnement est abondant. Cet aménagement renforce l'uniformité des abords et peut contribuer parfois aux manoeuvres dangereuses (arrêts ou ralentissements subits). Par ailleurs, l'uniformité des façades du bâti, assez distancées parfois en raison des vastes aires de stationnement, des abords dont la mise en valeur pourrait être améliorée (mobiliers urbains, éclairage type piéton, végétaux), d'un éclairage de type boulevard, confèrent à l'axe la dominance du trafic sur les activités urbaines. L'aspect rectiligne et large de la route renforce l'effet de barrière pour les piétons et les cyclistes. Une surabondance de panneaux d'affichage commerciale, de toutes dimensions se retrouvent aux abords. Cette situation porte l'automobiliste à des distractions tout au long du parcours.

Les grandes surfaces commerciales, et un aménagement minimal des abords renforcent les difficultés de conduite et de repérage, ce qui peut expliquer l'accidentologie importante dans certaines séquences. N'étant pas conçue comme une route unifiant les deux côtés de la route, les effets de coupure du tissu urbain ont tendance à s'accroître avec le temps, laissant peu de place aux piétons et aux cyclistes.

La délimitation des abords demeure floue et ambiguë par endroit, en raison des accès larges et mal démarqués, des trottoirs surbaissés et des vastes stationnements des centres commerciaux, ce qui rend difficile la gérance des mouvements latéraux aux abords. Ceci peut causer un sentiment d'insécurité pour les piétons et les cyclistes qui ont à traverser la route 138, en raison des usages résidentiels et institutionnels localisés de part et d'autre de la route 138. Les accidents impliquant des piétons ou des cyclistes ont été compilés dans l'étude des carrefours. Un accident mortel impliquant un piéton est survenu à l'intersection de la rue Vachon. Plus à l'est, à l'intersection de la rue Smith un piéton a été blessé gravement alors que deux cyclistes ont été blessés légèrement. Également quatre cyclistes ont été blessés légèrement à l'intersection de la rue Papineau.

L'approche Est

L'approche Est se subdivise en deux tronçons soit de la rue Maltais à la rue Retty qui est un secteur commercial dense, et de la rue Retty à la zone industrielle Est qui traverse un parc industriel à grande superficie avec la présence de terrains vagues aux abords.

Le tronçon formé des rues Maltais à Retty se caractérise par une séquence commerciale avec de nombreux accès mal délimités et rapprochés. Une surabondance d'affichage commercial apporte une confusion visuelle aux automobilistes. Un trottoir est aménagé du côté nord. Une concentration d'accidents entre les rues Maltais et Mgr Blanche est observée et peut être liée à la problématique énoncée précédemment. Compte tenu du trafic lourd important, un effet de barrière peut être ressenti pour les piétons ou les cyclistes ayant à se déplacer de part et d'autre de la route 138 entre les secteurs résidentiels, publiques et institutionnels.

Le tronçon de la zone industrielle Est à la rue Retty fait la transition entre l'environnement rural plus à l'Est et le secteur industriel. Cependant celle-ci est presque imperceptible, en particulier pour la signalisation de la transition du 2 voies à 4 voies. La vitesse affichée y est de 50 km/h, cependant la largeur des voies n'a pas d'effet dissuasif incitant les usagers à la respecter. L'accidentologie observée est beaucoup moins importante que celle de l'approche Ouest.

Vue d'ensemble

À Sept-Îles, la route 138 est constituée d'un large boulevard inscrit dans un environnement commercial ouvert sans point de repères réels. Il n'y a pas non plus de véritable identification de l'approche d'un secteur urbanisé qui inciterait rapidement l'automobiliste à modifier sa vitesse.

Tout comme dans le cas de Baie-Comeau, les efforts doivent être orientés vers un meilleur guidage du conducteur tant au niveau des mouvements aux intersections et aux entrées commerciales qu'au niveau des entrées du secteur urbain.



9.3.7 Les autres traversées d'agglomération

Même si les autres traversées d'agglomération présentent des tronçons-sections avec des taux d'accidents en deçà des taux critiques¹⁴, certains aménagements de type urbain pourraient contribuer à l'amélioration de la sécurité d'endroits bien précis d'une traversée. C'est le cas du tronçon urbain incluant le carrefour de la route 172 et de la rue principale à Sacré-Cœur ou des aménagements routiers de type urbain contrôlant mieux les mouvements de circulation pourraient possiblement améliorer le bilan de sécurité routière des lieux; ce pourrait être également le cas à Sainte-Anne-de-Portneuf ou une plus grande identification de l'entrée ouest de la municipalité réduirait l'effet de surprise de se trouver après la traversée de la rivière Portneuf en plein milieu urbain.

Par ailleurs, l'approche d'un traitement d'ensemble de toute la traversée d'une agglomération pour améliorer les conditions routières, environnementales et sociales d'une communauté pourraient être également applicable dans toute municipalité qui serait prête à investir dans l'amélioration de son cadre de vie.

9.4. LE CAS DE L'APPROCHE AU TRAVERSIER DE TADOUSSAC (CONTOURNEMENT)

Le cas de la route 138 à Tadoussac, à l'approche du traversier, serait plutôt celui d'un contournement en voie d'urbanisation. La question fondamentale qui se pose à son sujet est de savoir jusqu'à quel point on peut encore protéger celui-ci d'un développement urbain et périurbain de ses abords. Pour bien comprendre la dynamique de ce tronçon routier, nous avons maintenu la même approche d'analyse que dans le cas des traversées d'agglomération présentées précédemment.

9.4.1 Organisation spatiale

L'agglomération de Tadoussac profite d'une localisation géographique privilégiée. Édifié à l'embouchure de la rivière Saguenay, site naturel exceptionnel, ce village possède une vocation touristique régionale enviée. En plus de cette localisation fluviale stratégique, Tadoussac, avec son service de traversier pour les usagers de la route 138 et avec la jonction de cette route avec la route 172 sur son territoire, lui accordent le statut de porte d'entrée de la Côte-Nord et de carrefour routier régional.

Le principal secteur urbain de Tadoussac correspond au noyau villageois, lequel occupe le territoire adjacent à la baie Tadoussac. Avec le temps, l'enclavement du village entre des cours d'eau fortement encaissés et le Parc Saguenay a poussé l'urbanisation à rejoindre la route 138 et à se déplacer le long de la route 172. Aujourd'hui, avec l'accroissement de la notoriété de Tadoussac comme destination touristique, l'espace requis pour répondre à la demande de construction résidentielle exercerait à nouveau une pression sur le centre villageois et ses alentours.

¹⁴ La nouvelle approche de localisation des accidents effectuée en 1998 fait en sorte que dans la municipalité de Sacré-Cœur, pour la période 1992-1994, le taux d'accidents dépasse légèrement le taux critique. Avec le diagnostic de sécurité routière dont on obtiendra prochainement les résultats, l'opportunité de faire une analyse du même type que pour les traversées d'agglomération de la route 138 sera analysée.

Carte 12 : Route 138 : contournement de Tadoussac,
Relevés d'accidents (1992-1994) et affectations riveraines

Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 12

Route 138: Contournement
de Tadoussac

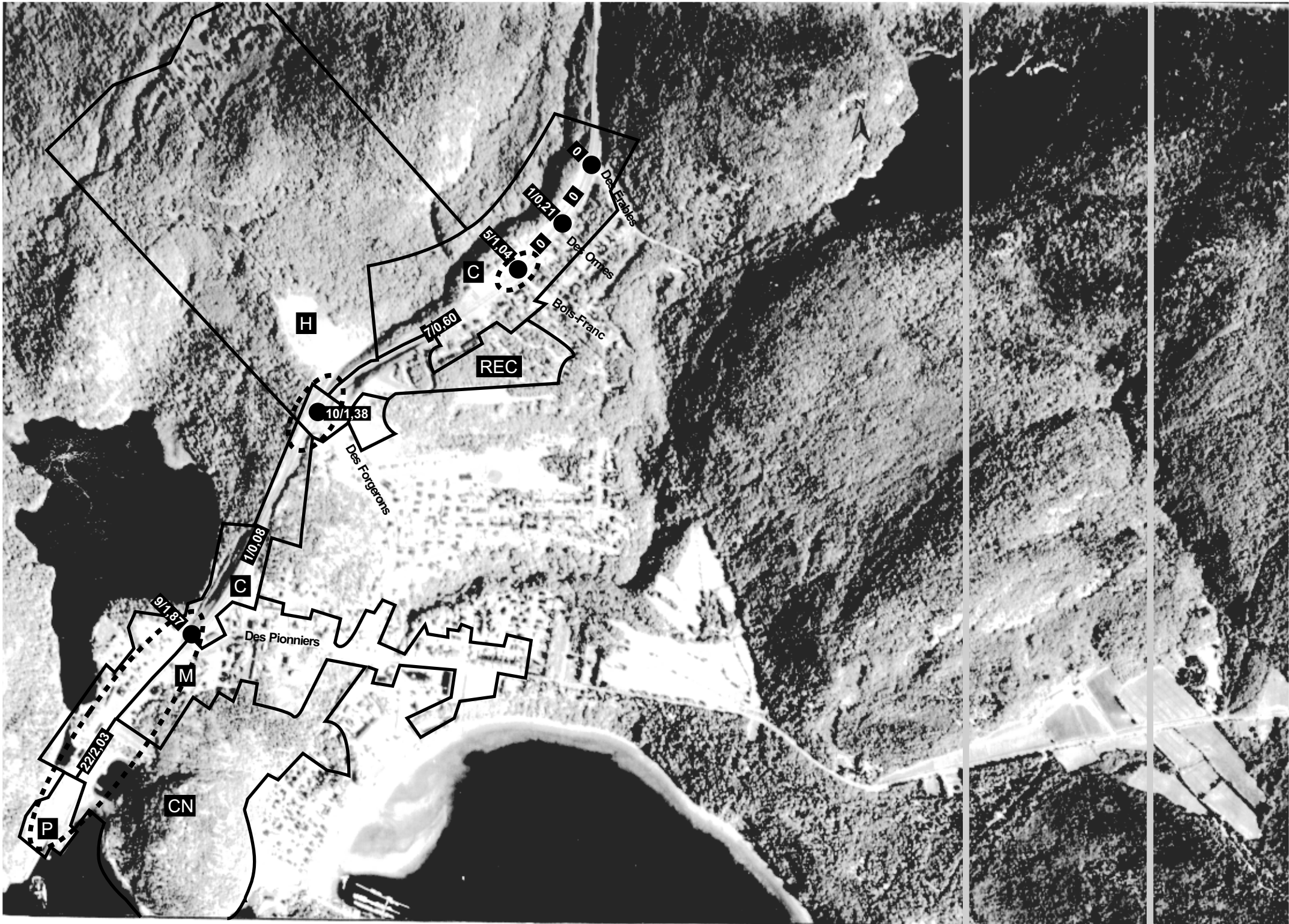
RELEVÉS D'ACCIDENTS
(1992-1994)
ET
AFFECTATIONS RIVERAINES

Accidents

- Intersection et limite de section d'accident
- 4/0,07 Nombre d'accidents / Ratio: taux d'accident sur le taux critique
- Secteur ayant des taux d'accident dépassant les taux critique

Affectations riveraines

- Limite des secteurs
- H Résidentielle
- C Commerciale
- M Multifonctionnelle
- P Publique et institutionnelle
- CN Conservation
- REC Récréative
- RF Récréo-forestière



0 250 500 M

Dans ce contexte, la protection des abords des routes 138 et 172 contre l'urbanisation devient un enjeu important. À la lecture du plan d'urbanisme de Tadoussac, on constate que cet enjeu est plus ou moins pris en considération. Par exemple, si ce document fait état de minimiser le nombre d'accès directs le long de la route 138, il ouvre par contre un nouveau secteur à la villégiature dans le rang ouest du Moulin à Baude compris en zone agricole protégée et en contiguïté avec la route 172 et à une partie de la route 138. De même, dans les aires d'affectation agricole et récréo-forestière qui enveloppent pratiquement l'ensemble des corridors de ces routes à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, la construction d'habitations à des fins de villégiature y est permise.

Enfin, il est à mentionner que l'orientation d'urbanisme visant " la consolidation du centre villageois " a amené la création de deux aires commerciales et une aire résidentielle, lesquelles couvrent presque tous les terrains adjacents à la route 138 à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, soit du quai de la traverse jusqu'à la rue des Érables.

La question à se poser est donc : Est-ce qu'avec le temps, le succès touristique de Tadoussac aura raison de l'importante problématique de la gestion des corridors des routes 138 et 172 ? Car à Tadoussac comme ailleurs sur la Côte-Nord, les véritables enjeux sous-tendus par cette question concernent la viabilité économique régionale, la sécurité des usagers et des résidents riverains ainsi que la qualité des cadres de vie communautaire.

9.4.2 L'environnement routier de la 138

En débarquant du traversier, le conducteur se trouve immédiatement à l'intérieur de l'agglomération de Tadoussac. Avant de se retrouver comme à Baie-Sainte-Catherine dans un milieu rural, il aura à parcourir à une vitesse limite de 50 km/h une distance de deux kilomètres. Le débit journalier moyen annuel y varie de 2 000 à 3 000 véhicules. Trois sections de route à environnement routier distinct devront alors être franchies : l'approche du quai (entrée ouest), la section centrale du carrefour 138/Des Pionniers au carrefour 138/Des Forgerons, l'approche est de l'agglomération s'étirant du carrefour 138/Des Forgerons jusqu'aux environs de la rue des Érables.

L'approche du quai (entrée ouest)

L'entrée ouest est caractérisée par les aménagements de quais, des approches routières pour la traverse et par des bâtiments commerciaux de type touristique dont le bâti est très rapproché des voies de circulation.

La route 138 à cet endroit présente une forte pente descendante en direction du quai. Un lit d'arrêt a été aménagé au bas de la pente pour les véhicules lourds ayant des problèmes de freins lors de la descente. Une voie est réservée en direction ouest pour permettre aux véhicules lourds en détresse d'accéder en tout temps au lit d'arrêt. En direction Est une seule voie est offerte après la fusion des véhicules sortant du traversier.

En raison de cette fin de la route 138 sur la Côte-Nord, des activités du quais et du va-et-vient provenant des aires de stationnement des commerces à proximité, la circulation est dense et lente.

Malgré cette circulation lente, le taux d'accidents enregistré à cet endroit excède le taux critique. Durant la période observée de janvier 1992 à décembre 1994 un total de 22 accidents y ont été enregistrés (voir carte 12 : Route 138 contournement de Tadoussac, Relevés d'accidents et affectations riveraines) dont un seul avec blessé grave. Les mouvements de véhicules accédant aux entrées commerciales en conflit avec des véhicules en attente expliquent en partie le nombre élevé d'accidents.

Par ailleurs, l'accélération et la décélération des véhicules lourds arrivant ou approchant du quai amènent une ambiance sonore du secteur quelque peu perturbée.

La section centrale du carrefour 138/Des Pionniers au carrefour 138/Des Forgerons

À cette hauteur, le débit journalier moyen annuel est de l'ordre de 3 000 véhicules. Cette section de route d'environ 500 mètres est caractérisée en ces extrémités par deux importants carrefours permettant aux quartiers sud de Tadoussac de rejoindre la route 138. La route à cet endroit est à cinq voies de circulation, trois en direction ouest (incluant la voie de détresse) et deux en direction est (incluant une voie lente). Par ailleurs, un nouveau portique a été installé dans ce secteur à l'été 1995 afin d'améliorer la gestion de la circulation des véhicules en direction du quai. Enfin, le champ visuel du conducteur est complété par des abords routiers constitués du côté sud par les parois rocheuses et du côté nord par une dépression.

L'absence d'entrées charretières à cette section contribue à l'obtention de taux d'accidents très faibles entre les intersections. Cependant, la largeur des voies incite peu au ralentissement alors que très rapidement tant en direction ouest qu'en direction est, le conducteur se retrouve dans des secteurs aux abords de route plus urbanisés ou en voie d'urbanisation.

Approche est (138/Des Forgerons - 138/Des Érables)

Cette section de la 138 s'est passablement urbanisée du côté sud. Quelques rues de Tadoussac et les entrées de quelques commerces routiers et résidences ont un accès direct à la route. Du côté nord, un nouveau quartier est en voie de développement.

Ici, la route est à 3 ou 4 voies (en incluant la voie en direction de l'aire de vérification des poids lourds et la voie ascendante vers l'est). Le nombre d'accidents de la rue des Forgerons à la rue des Bois-Francis incluant leurs approches est assez élevé : 22 accidents y ont été enregistrés. Les accidents y sont tous avec dommages matériels seulement.

Ce milieu donne un message ambivalent quant à sa nature réelle. Le trottoir du côté sud, construit sur une courte distance, les entrées de rues résidentielles, les aires de stationnement des commerces laissent deviner un milieu en voie d'urbanisation. À l'inverse, l'aire de vérification des poids lourds, la voie lente en direction est, l'espace très ouvert, l'absence en général de mobilier urbain rappellent la nature première de cette voie soit celle d'un contournement d'agglomération. De plus, le panneau signalant l'agglomération de Tadoussac constitue en soi un faible message de l'approche d'un milieu en voie d'urbanisation.

Vue d'ensemble

La route 138 à Tadoussac montre bien les ambiguïtés générées par un contournement en voie d'urbanisation. Conçue essentiellement à l'origine comme voie de transit, la route doit maintenant composer avec un développement progressif de ses abords et conséquemment avec une circulation locale et des activités davantage propres au milieu urbain (activités résidentielles et commerciales, présence de piétons, présence de cyclistes, etc.)

Dépendant des orientations que l'on veut donner à cette partie de la route 138 à Tadoussac, les aménagements de celle-ci et de ses abords devront être conséquents. Actuellement, le plan d'urbanisme de la municipalité consacre pour les terrains bordant la route 138, des affectations de type urbain.

CONCLUSION

La gestion des corridors routiers en milieux rural et urbain, rappelons-le, constitue un enjeu régional de première importance. Le maintien de l'intégrité fonctionnelle du réseau routier en termes de mobilité et de sécurité ainsi que l'amélioration du cadre de vie local et urbain constituent les principaux objectifs associés à cet enjeu.

Les routes 138, 172 et 389 sont les seuls liens routiers de la Côte-Nord avec l'extérieur et par conséquent elles jouent un rôle socio-économique primordial. Ce rôle est d'autant plus prépondérant pour la route 138 puisqu'elle traverse et relie entre elles les agglomérations côtières de la région tout en donnant accès aux grands centres urbains du Québec.

Ainsi, pour les sections rurales de la route 138 et particulièrement pour le tronçon Tadoussac/Baie-Comeau, l'analyse de l'environnement routier et des moyens de contrôle en application nous permet d'apporter les constats suivants. Même si une bonne proportion du corridor de la route 138 est bordée de terres publiques et que cette tenure joue dans une certaine mesure le rôle du zonage agricole observé dans les régions plus agricoles, soit de limiter le développement urbain en milieu rural, on observe tout de même une tendance à l'occupation des lots riverains à des fins urbaines et à l'ouverture de nouveaux accès sur la 138.

Cette tendance est nettement perceptible en périphérie des agglomérations. Dans ces zones, la prolifération des accès a davantage augmenté les conflits entre la circulation de transit et locale et par effet le nombre d'accidents. Cette situation a engendré un sentiment d'insécurité et a développé une prise de conscience chez les résidents relativement à leur qualité de vie comme riverains. Comme résultante à ces transformations, les conducteurs sont maintenant obligés à pratiquer dans ces zones des vitesses maximales de 70 km/h ou même 50 km/h dans certains cas. Ces abaissements de limite de vitesse font suite à des demandes municipales et/ou découlent de questions évidentes de sécurité.

Cette prolifération d'accès en périphérie des agglomérations pris forme en l'absence de véritable contrôle ministériel et du support des schémas d'aménagement des MRC et des réglementations d'urbanisme municipales à l'orientation gouvernementale relative à la consolidation des tissus urbains. La première génération des schémas d'aménagement a édicté des périmètres d'urbanisation fortement allongés et la réglementation à l'extérieur de ceux-ci y est très permissive.

Ainsi, l'absence de zonage agricole, de propriétés foncières publiques et de contrôle ministériel et urbanistique dans les zones périphériques des agglomérations, de même que la fragilité du contrôle indirect exercé par la tenure publique des lots riverains ailleurs en milieu rural (il existe une volonté régionale de privatiser davantage les lots publics intramunicipaux) rendent le corridor de la route 138 de plus en plus sujet à l'étalement et à l'éparpillement urbain. Ce type d'urbanisation a pour effet de porter atteinte à l'intégrité fonctionnelle de l'unique lien routier de la côte.

La présente analyse de la situation démontre donc la nécessité de doter la région d'un véritable plan de gestion des corridors routiers en milieu rural visant une planification adéquate du développement des abords routiers et des accès. Ce plan devrait nécessairement être réalisé

en partenariat avec le monde municipal et les autres ministères concernés par le développement agro-forestier régional.

Par ailleurs, pour les sections urbaines de la route 138, soit à l'intérieur des agglomérations, une première analyse a fait ressortir les agglomérations dont l'environnement routier recèle d'importants dysfonctionnements. Le diagnostic qui a par la suite été réalisé par la mise en relation des indicateurs de sécurité, de circulation et d'environnement urbain pour chacune des entrées et traversées de ces agglomérations a montré la pertinence d'élaborer un projet de réaménagement pour chacune d'elles.

De plus, pour quelques autres agglomérations, les premières observations ont permis de découvrir des dysfonctionnements ponctuels qui nécessiteront des interventions appropriées et non pas nécessairement un traitement complet de l'ensemble de l'agglomération.

Ces projets et ces interventions ponctuelles poursuivraient des objectifs complémentaires d'amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie local et de mise en valeur du potentiel touristique de la région. Ce dernier objectif étant particulièrement probant dans le cas des Escoumins, où il a été observé que la qualité des paysages et des attraits touristiques en présence confère à la route 138 et ses abords un potentiel de mise en valeur touristique. Enfin, compte tenu que ces projets auraient à traiter à la fois la route et ses abords, ceux-ci devraient également être réalisés en partenariat avec les municipalités concernées.

En somme, la problématique des corridors routiers présentée au présent chapitre invite les partenaires de l'aménagement du territoire nord côtier à se concerter et à solutionner globalement les problèmes identifiés à l'extérieur comme à l'intérieur des agglomérations rattachées au réseau routier.

BIBLIOGRAPHIE

- CERTU, Sécurité routière - Dossier de voirie d'agglomération, 1997, 61 pages.
- Ministère des Transports du Québec, Gestion des corridors routiers - Projet de politique sur les accès routiers, juin 1997, 35 pages et annexes.
- Ministère des Transports du Québec, La gestion des corridors routiers – Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations, document d'information et de sensibilisation, 1997, 128 pages.
- Ministère des Transports du Québec, Politique de sécurité dans les transports – Volet routier, Québec, 1995, 103 pages.
- Ministère des Transports du Québec, Plan stratégique 1997-2000, mai 1997, 45 pages.
- Ministère des Transports du Québec (G. Dussault), Service du support technique de la DGE, Étude des feux de circulation route 138 entre la rue Vanier et le boulevard Bretagne, janvier 1996, 13 pages et annexes.
- Ministère des Transports du Québec (G. Dussault), Service du support technique de la DGE, Étude des carrefours route 138 (boulevard Laure) entre les rues Desmeules et Retty – Municipalité de Sept-Îles, février 1996, 17 pages et annexes.
- Ministère de l'Énergie et des ressources du Québec, Plan régional de développement de la villégiature, région de la Côte-Nord, 1993, 92 pages et document complémentaire.
- Les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme des municipalités régionales de comté et des municipalités locales de la Côte-Nord.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 10

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Analyse et rédaction :

Jacques Ruel, ing.
Service des normes en transport
maritime, aérien et ferroviaire

Février 1998

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
10.1. Le cadre institutionnel et réglementaire	2
10.2. Le réseau ferroviaire et ses caractéristiques	4
10.2.1. Le Chemin de fer de la Rivière-Romaine.....	4
10.2.2. Le Chemin de fer QNS&L.....	7
10.2.3. Le Chemin de fer Arnaud	13
10.2.4. Le Chemin de fer Cartier	13
10.2.5. La Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive.....	15
10.3. La sécurité ferroviaire	17
10.4. Résultats du questionnaire d'enquête	24
10.5. Questions environnementales	29
10.6. Conclusion (tendances et perspectives)	31
10.6.1. Le transport ferroviaire de marchandises	31
10.6.2. Le transport ferroviaire de passagers	32

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	SERVICE VOYAGEURS QNS&L – RÉPARTITOIN DE LA CLIENTÈLE 1991-1996.....	10
TABLEAU 2-A	NOMBRE DE MORTS ET DE BLESSÉS GRAVES À LA SUITE D'ACCIDENTS SURVENUS SUR LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX EN 1995.....	20
TABLEAU 2-B	NOMBRE D'ACCIDENTS SURVENUS SUR LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX EN 1995.....	20
TABLEAU 3	NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN VÉHICULE ROUTIER ET UN TRAIN AU QUÉBEC SELON LA NATURE DES DOMMAGES ET NOMBRE DE VICTIMES SELON LA NATURE DES BLESSURES (Années 1995 et 1996).....	22
TABLEAU 4	TRAFIC ANNUEL DE MINÉRAI ET DE MARCHANDISES GÉNÉRALES POUR CERTAINS CHEMINS DE FER DE LA CÔTE-NORD (Années 1990-1995).....	27
TABLEAU 5	SOMMAIRE DES AUTRES RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE AUPRÈS DES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES DE LA CÔTE-NORD (Années 1990 à 1995).....	28
CARTE 1	RÉSEAU DE CHEMINS DE FER DE LA CÔTE-NORD ET AUTRES MODES DE TRANSPORT.....	5

INTRODUCTION

L'exploitation à partir des années '50 dans la péninsule Québec-Labrador d'importants gisements ferrugineux situés à des distances plus ou moins grandes de la rive nord du golfe Saint-Laurent, et la nécessité de transporter ces grandes quantités de minerai vers les ports d'expédition de la côte, ont amené la construction de lignes de chemin de fer constituant ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui le réseau ferroviaire de la Côte-Nord. Outre l'acheminement du minerai, d'autres services de transport sont venus par la suite se greffer à ce réseau.

Le présent chapitre sur le transport ferroviaire brosse d'entrée de jeu un court tableau du cadre institutionnel et réglementaire régissant ce secteur d'activité (section 10.1).

La section 10.2 présente une description détaillée du réseau ferroviaire de la Côte-Nord et de ses principales caractéristiques, les compagnies ferroviaires assurant l'exploitation de ces lignes, les types de transport qui y sont effectués de même qu'un aperçu de leurs trafics tant passagers que marchandises.

La section suivante (10.3) aborde le domaine de la sécurité ferroviaire, y exposant sommairement le cadre législatif et organisationnel, le rôle et les responsabilités des différents organismes tant publics que privés oeuvrant dans ce domaine, ainsi que les principaux problèmes de sécurité ferroviaire. On y présente également quelques données statistiques sur la question.

Certains commentaires portant sur les résultats du questionnaire d'enquête envoyé aux compagnies de chemin de fer figurent à la section 10.4, alors que la section 10.5 soulève de façon succincte les principaux risques ou problèmes d'ordre environnemental inhérents à la présence ou à l'exploitation de ce mode de transport.

Finalement, la dernière section (10.6) de ce chapitre décrit les principales tendances ou perspectives de trafic qui semblent se dégager à l'heure actuelle en ce qui a trait au transport de personnes et de marchandises sur le réseau ferroviaire de la Côte-Nord.

10.1. Le cadre institutionnel et réglementaire

L'«Acte de l'Amérique du Nord britannique» ou «Loi constitutionnelle de 1867» a décrété le partage des pouvoirs et des responsabilités en matière de transport au Canada entre le gouvernement fédéral et les provinces.

Ainsi, le transport ferroviaire interprovincial et international, tant des marchandises que des passagers, relève de la compétence exclusive du gouvernement fédéral, la compétence des provinces étant limitée aux seules voies ferrées situées à l'intérieur des limites de leur territoire et n'entrant pas dans les attributions fédérales. Un chemin de fer établi sous l'autorité d'une législature provinciale peut, en effet, relever de la compétence du gouvernement fédéral lorsqu'il a été déclaré être un «ouvrage à l'avantage général du Canada».

Le transport ferroviaire est régi à l'échelon fédéral par la «Loi sur les transports au Canada» et la «Loi sur la sécurité ferroviaire».

La première loi réglemente la construction et l'exploitation des lignes de chemin de fer et établit le cadre de la réglementation économique du transport ferroviaire des marchandises. Elle régit, entre autres, les tarifs, le niveau de services de même que le transfert et la cessation de l'exploitation de lignes.

Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1996 et visant à moderniser la réglementation économique du transport ferroviaire de marchandises, cette nouvelle loi remplace la «Loi de 1987 sur les transports nationaux», supprimant également les dernières dispositions de l'ancienne «Loi sur les chemins de fer» à l'exception de certaines d'entre elles de nature corporative. L'abrogation de cette dernière loi fait disparaître les dispositions relatives à l'abandon des services de trains de voyageurs. La nouvelle «Loi sur les transports» a remplacé l'Office national des transports par un nouvel organisme de réglementation et de contrôle, l'Office des transports du Canada.

La «Loi sur la sécurité ferroviaire», promulguée en 1988, traite des questions concernant la sécurité des chemins de fer et régit l'exploitation et l'entretien des installations et du matériel ferroviaires.

L'Office des transports du Canada s'occupe de la réglementation économique des chemins de fer, tandis que le ministère fédéral des Transports régit la sécurité de leur exploitation. Le Bureau de la sécurité des transports est l'organisme canadien qui, depuis sa création en mars 1990, est chargé d'effectuer les enquêtes et les études sur les accidents ferroviaires et de formuler des recommandations en matière de sécurité.

Au niveau provincial maintenant, l'ensemble des activités ferroviaires de compétence

québécoise est régi par la “Loi sur les chemins de fer” et la “Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé”. Ces lois, adoptées respectivement en 1993 et 1988, constituent une refonte et une modernisation de l'ancienne “Loi sur les chemins de fer du Québec” qui datait de 1869.

La première loi couvre les dimensions corporatives et commerciales des transporteurs ferroviaires. La seconde, elle, contient les dispositions relatives à la sécurité; son champ d'application vise non seulement les installations et le matériel roulant des compagnies ferroviaires, mais s'étend également aux infrastructures et équipements ferroviaires exploités par les entreprises industrielles qui n'ont pas le statut de compagnie de chemin de fer.

C'est la Commission des transports du Québec qui délivre l'autorisation requise (certificat d'aptitude) pour l'exploitation d'un chemin de fer. La Commission peut également agir comme arbitre ou médiateur dans le règlement de différends entre expéditeurs et transporteurs ferroviaires sur toutes questions ou conditions de services. Le ministère des Transports du Québec est responsable du contrôle de la sécurité des infrastructures, du matériel roulant et de l'exploitation, c'est-à-dire de la réglementation technique et de la surveillance de son application.

10.2. Le réseau ferroviaire et ses caractéristiques

Au Québec, la présence du chemin de fer est intimement liée au développement et à l'exploitation des ressources naturelles. Et c'est tout particulièrement le cas pour la région de la Côte-Nord où les seules compagnies de chemin de fer existantes sont des filiales de sociétés minières. Au nombre de quatre, ces compagnies ferroviaires transportent en priorité ou en exclusivité les produits de leur compagnie-mère respective (voir carte 1).

On retrouve tout d'abord dans la partie est du territoire de la Côte-Nord, plus précisément à Havre-Saint-Pierre, le Chemin de fer de la Rivière-Romaine.

À l'ouest, le Chemin de fer du Littoral nord du Québec et du Labrador, mieux connu sous l'appellation anglaise "Québec North Shore & Labrador Railway" (QNS&L), assure un lien de communication terrestre entre Schefferville, Wabush-Labrador City et Sept-Îles.

Autour de la Baie des Sept Îles, le Chemin de fer Arnaud relie le quai de Pointe-Noire à la voie principale du QNS&L à Arnaud Jonction.

Plus à l'ouest encore se situe la ligne du Chemin de fer Cartier reliant la région minière du Mont Wright à Port-Cartier. Émanant de la voie principale à Love, un embranchement aujourd'hui inutilisé va rejoindre l'ancien site d'exploitation minière du Lac Jeannine.

Finalement, pour compléter ce tableau, un "chemin de fer de connexion", la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau - Hauterive, connue sous l'appellation de SOPOR, possède et fait exploiter des installations ferroviaires au port de Baie-Comeau, en relation avec le traversier-rail de la Compagnie de gestion de Matane inc. (COGEMA), lequel assure une liaison avec la rive sud du Saint-Laurent, à Matane, où se fait le raccordement avec le réseau ferroviaire continental.

10.2.1. Le Chemin de fer de la Rivière-Romaine

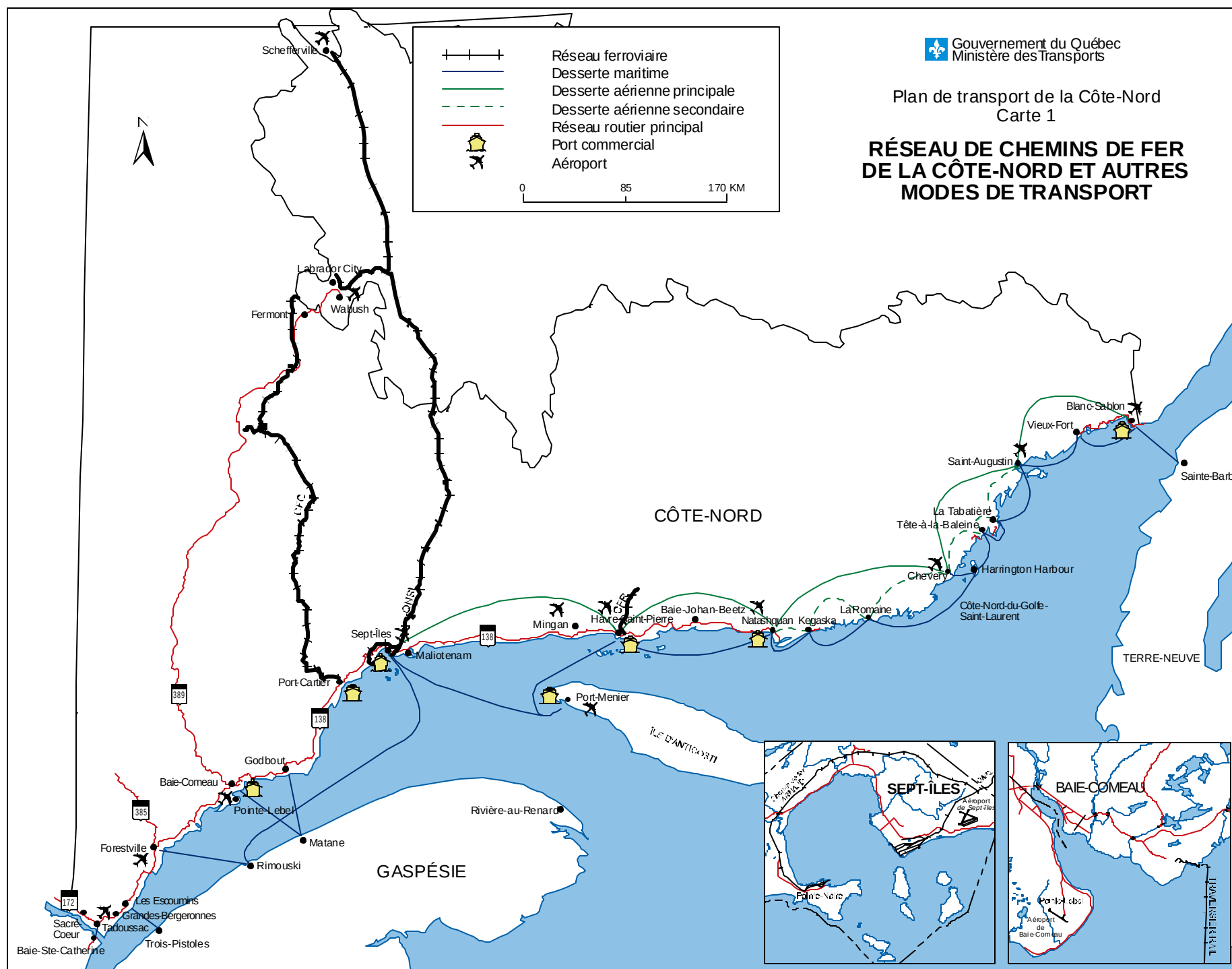
Constitué en 1949 en vertu d'une loi québécoise (13 Geo. V, Chapitre 116) et propriété de la compagnie QIT-Fer et Titane de Tracy, le Chemin de fer de la Rivière-Romaine relie Havre-Saint-Pierre au gisement d'ilménite massive qu'exploite la compagnie dans la région du Lac Allard, à 43 km (27 milles) au nord de Havre-Saint-Pierre.

Carte 1 :

Réseau de chemins de fer de la Côte-Nord et autres modes de transport

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 1

**RÉSEAU DE CHEMINS DE FER
DE LA CÔTE-NORD ET AUTRES
MODES DE TRANSPORT**



La société ferroviaire tire son nom du plus grand obstacle qu'il fallut franchir lors de la construction du chemin de fer, soit la rivière Romaine. Il s'agit d'un chemin de fer strictement privé voué au transport du minerai, de l'outillage et des autres produits nécessaires à l'exploitation de la mine (article 13 de sa charte constitutive).

À sa sortie du concasseur, le minerai de fer titané est chargé dans des wagons-trémies (d'une capacité de 60 tonnes) et acheminé jusqu'aux installations ferro-portuaires de la compagnie à Havre-Saint-Pierre. Les trains de minerai composés d'une quarantaine de wagons mettent environ une heure à effectuer le trajet, et les départs s'effectuent aux quatre heures. Entre deux et trois millions de tonnes de minerai sont ainsi transportés chaque année.

Du quai de chargement situé à Havre-Saint-Pierre, le minerai est ensuite expédié par voie fluviale jusqu'à l'usine de traitement de Tracy où la compagnie produit des scories de titane qui contiennent environ 80 % de bioxyde de titane, ainsi que du fer de refonte et des billettes d'acier. Les navires qui prennent environ 36 heures à parcourir ce trajet de 880 km, font la navette de la mi-avril à la fin de novembre pour transporter à l'usine de traitement tout le minerai nécessaire pour l'année.

Le parc ferroviaire se compose de trois locomotives et de près de 150 wagons, dont 120 servant uniquement au transport du minerai (wagons-trémies). Il comprend également des wagons à ballast, des wagons-citernes, des wagons plats, des wagons couverts ("box cars") et quelques voitures voyageurs servant au transport des employés de la compagnie.

10.2.2. Le Chemin de fer QNS&L

Incorporé sous charte fédérale en mai 1947, le Chemin de fer QNS&L est une filiale à part entière de la Compagnie minière IOC. Cette société exploite, en terme de longueur du réseau, le plus important chemin de fer de la Côte-Nord.

Ayant son origine dans le port de Sept-Îles, la ligne du Chemin de fer QNS&L se dirige d'abord vers l'est pour rapidement modifier sa course et entreprendre un long périple vers le nord, se faufilant à travers les vallées des rivières Moisie, Nipissis et Wacouno pour atteindre les plateaux du bouclier canadien et le territoire du Labrador qu'elle traverse dans sa partie sud-ouest, et finalement terminer sa course à Schefferville après avoir parcouru une distance de près de 580 km (360 milles). Cette ligne de chemin de fer est d'ailleurs la seule voie de communication terrestre reliant cette localité au reste du "monde".

Cette voie ferrée permet d'atteindre également la région de Churchill Falls

d'une part, via une connexion routière prenant naissance à Esker Station, au point milliaire 286.0, et d'autre part, les villes minières "voisines" de Wabush et Labrador City, grâce à une antenne ferroviaire d'environ 60 km émanant de la ligne principale à Ross Bay Junction (p.m. 224.0). Une nouvelle route de gravier, la Translabradorienne, relie depuis quelques années les localités de Wabush-Labrador City, Twin Falls et Happy Valley-Goose Bay au réseau ferroviaire du QNS&L à Ross Bay Junction.

Depuis la fermeture des mines à Schefferville en janvier 1983, les activités de la compagnie ferroviaire se sont concentrées sur la partie sud du réseau, soit de Sept-Îles jusqu'à Ross Bay Junction et Labrador City. Cette ligne permet l'acheminement vers Sept-Îles et Pointe-Noire d'un important trafic minier en provenance de Wabush (concentré de fer des Mines Wabush) et de Labrador City (concentré et boulettes de fer de la compagnie minière IOC). Les expéditions de cette dernière représentent, à elles seules, un trafic de l'ordre de 15 millions de tonnes annuellement, 60 % de ce trafic étant constitués de boulettes de fer.

Le QNS&L exploite des trains très lourds et très longs. La plupart de ces trains sont composés de 120 à 250 wagons de plus de 90 tonnes de chargement chacun, ce qui nécessite une voie en bon état, utilisant du rail lourd (132 lbs/verge) et des voies d'évitement très longues pour pouvoir accommoder de pareils convois. Entre Wabush et Sept-Îles, la distance moyenne entre les voies d'évitement est d'une quinzaine de kilomètres environ. Les trains de minerai, chargés ou vides, effectuent le trajet entre les terminus à une vitesse moyenne de 35 km à l'heure.

Bien que le réseau ferroviaire du QNS&L ait d'abord été conçu en fonction de l'exploitation minière et de l'expédition du minerai, il n'en permet pas moins d'assurer les services de transport voyageurs et marchandises nécessaires aux besoins des populations de ces régions. Le Chemin de fer QNS&L a le statut de transporteur public. Des services réguliers de voyageurs et de marchandises, tous assurés par des trains distincts depuis le 22 juillet 1996, relient les villes de Schefferville, Wabush et Labrador City à Sept-Îles.

a) Le service voyageurs

Le QNS&L exploite actuellement un service de trains de voyageurs entre Sept-Îles et les villes nordiques de Schefferville et de Wabush - Labrador City. Ce service est offert une fois par semaine dans chaque direction entre Sept-Îles et Schefferville (575 km), et entre Schefferville et Wabush - Labrador City (273 km) alors qu'entre Sept-Îles et Wabush - Labrador City (418 km) le service comporte trois aller-retour par semaine durant les mois de juin, juillet et août, et deux aller-retour par semaine le reste de l'année. Grâce à une liaison

Le transport ferroviaire

routière avec Labrador City, les résidents de la ville de Fermont peuvent également bénéficier de ce service voyageurs.

En juin 1994, le QNS&L renouvelait son parc de matériel roulant utilisé pour son service de trains de voyageurs, remplaçant alors ses voitures de passagers de type conventionnel par des autorails (voitures autopropulsées). Le parc se compose de deux voitures de passagers, deux voitures passagers-restaurant, deux voitures passagers-bagages et d'une voiture panoramique ("dome car") pour les groupes de touristes.

L'horaire des trains de voyageurs prévoit un départ de Sept-Îles à 9 h le lundi et le jeudi, et à 19 h le mardi. Les lundi et mardi, le train ne dessert que le tronçon Sept-Îles - Labrador City. Le jeudi, le train se rend à Schefferville, alors qu'un autre train, celui-là basé à Labrador City, vient à sa rencontre à Ross Bay Junction afin d'y assurer une correspondance. Durant les mois de septembre à mai inclusivement, soit la "période d'hiver", le train du lundi est supprimé.

Pour le retour vers Sept-Îles, l'horaire prévoit un départ de Schefferville à 9 h le vendredi, et de Labrador City à 9 h le mardi, 12 h le mercredi et 10 h 30 le vendredi. Toutes les heures sont des heures locales. Les mardi et mercredi, seul le tronçon Labrador City-Sept-Îles est desservi, et durant la "période d'hiver" le train du mardi est supprimé. Le vendredi, le train basé à Labrador City assure une correspondance à Ross Bay Junction avec le train en provenance de Schefferville.

La durée du trajet entre Sept-Îles et Labrador City est d'environ 8 heures, alors qu'il faut compter une douzaine d'heures pour se rendre à Schefferville.

La clientèle voyageurs est constituée en majeure partie (plus de 75 % depuis 1993) de résidents de la région et de touristes qui se déplacent entre les trois villes du triangle Sept-Îles/Labrador City/Schefferville, le reste étant des voyageurs occasionnels qui se rendent à des pourvoiries et d'autres points intermédiaires pour des fins récréatives ou sportives (surtout la chasse et la pêche), principalement entre Sept-Îles et Ross Bay Junction. Le tableau suivant présente une répartition de la clientèle voyageurs par principale liaison pour la période s'étendant entre les années 1991 et 1996.

TABEAU 1 : SERVICE VOYAGEURS QNS&L – RÉPARTITION DE LA CLIENTÈLE 1991-1996

Le transport ferroviaire

Point d'origine / de destination	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Sept-Îles / Schefferville	2 986	3 434	3 069	3 086	nd	nd
Schefferville / Sept-Îles	2 915	3 368	2 726	3 075	nd	nd
Labrador City / Schefferville	68	75	148	144	nd	nd
Schefferville / Labrador City	96	107	116	141	nd	nd
Sept-Îles / Labrador City	1 945	2 060	2 763	1 944	nd	nd
Labrador City / Sept-Îles	1 838	1 721	2 512	1 744	nd	nd
Points intermédiaires	6 477	5 414	3 164	2 741	nd	nd
TOTAL	16 325	16 179	14 498	12 875	8 498	5 104¹

Sources : - Office national des transports, Décision no 639-R-1995 du 19 septembre 1995 ;
- Chemin de fer QNS&L, avril 1997.

b) Un service menacé

Le service de trains de voyageurs dispensé par le QNS&L a fait l'objet d'une requête en abandon auprès de l'organisme fédéral de contrôle en mars 1982, en vertu de l'article 260 de la "Loi sur les chemins de fer" (loi aujourd'hui abrogée).

Suite à une rationalisation des opérations de la Compagnie IOC à Labrador City et à l'interruption de ses activités minières à Schefferville en 1983, ainsi qu'à une diminution importante de la population qui s'ensuivit à cet endroit (passant de plus de 5 000 personnes à environ 1 200), le trafic ferroviaire voyageurs a considérablement diminué passant de plus de 50 000 voyageurs qu'il était en 1981 pour toutes les liaisons à environ 28 000 en 1984. Ce trafic a continué de périlcliter par la suite pour plonger sous le seuil des 15 000 voyageurs annuellement depuis 1993.

Selon la compagnie ferroviaire, les pertes annuelles d'exploitation reliées à ce service ont augmenté de façon continue pendant cette période, passant d'environ 800 000 \$ en 1982 à plus de 3 M\$ au début des années 1990. Ainsi, pour la période s'étendant de 1982 à 1995, les pertes d'exploitation enregistrées totalisent plus de 32 M\$. L'exploitation de ce service ayant été jugée par l'organisme fédéral de contrôle (lors de l'examen de la demande d'abandon par la

¹ Plusieurs groupes ayant fait des réservations ont annulé en raison des problèmes occasionnés par les inondations du mois de juillet survenus dans la région du Saguenay et une partie de la Côte-Nord cette année-là.

Commission canadienne des transports en 1985 et, par la suite, lors de son réexamen statutaire par l'Office national des transports en 1990 et 1995) comme non rentable mais néanmoins nécessaire dans l'intérêt public, le transporteur était alors admissible, conformément à l'article 270 de la "Loi sur les chemins de fer", à un dédommagement par le gouvernement fédéral du montant de toute perte réelle attribuable au service de trains de voyageurs jusqu'à concurrence de 80 % de la perte annuelle certifiée par l'Office (ou la Commission).

Pour la période s'étendant entre les années 1982 et 1992 inclusivement, le QNS&L s'est donc vu rembourser 80 % de ses pertes d'exploitation pour ce service. À compter de 1993 cependant, le gouvernement fédéral décidait de réduire progressivement le pourcentage des subventions versées en dédommagement pour les pertes encourues pour la prestation des services ferroviaires voyageurs. Ainsi, le pourcentage a été réduit à 72 % en 1993, 68 % en 1994 et 64 % en 1995.

Avec l'entrée en vigueur alors prévue pour le 1^{er} juillet 1996 de la nouvelle "Loi sur les transports au Canada", laquelle abrogeait les dispositions de la "Loi sur les chemins de fer" relatives aux services ferroviaires voyageurs, le ministère des Transports du Canada entreprenait au printemps de 1996 des négociations avec le Chemin de fer QNS&L en vue d'assurer le maintien pour les prochaines années du moins de son service voyageurs. Une entente fut conclue au début de l'été 1996 prévoyant une aide financière du gouvernement fédéral pour l'exploitation du service voyageurs du QNS&L jusqu'au 31 mars 2001. Il fut impossible cependant d'obtenir de la part de Transports Canada le montant annuel de cette aide financière ni ce qu'il adviendra de celle-ci après le 31 mars 2001. Cela pourrait bien dépendre, a-t-on appris, des disponibilités budgétaires du gouvernement fédéral à ce moment-là.

Depuis le 1^{er} juillet 1996, l'abandon de certains services ferroviaires voyageurs tout comme l'abandon de l'exploitation de lignes de chemin de fer ne sont plus subordonnés à l'obtention d'une autorisation expresse de la part du gouvernement fédéral. L'entrée en vigueur de la nouvelle "Loi sur les transports au Canada" a fait disparaître cette obligation de même que les dispositions de la "Loi sur les chemins de fer" relatives au maintien et au financement de certains services passagers. Le cadre réglementaire qui garantissait en quelque sorte le maintien de ces services n'existe donc plus. La dernière réforme réglementaire fédérale a de plus accordé aux compagnies ferroviaires toute la liberté voulue pour rationaliser leur réseau et abandonner l'exploitation de leurs lignes de chemin de fer,

et ce sans justification économique ou d'intérêt public. Ainsi, l'ancien processus de demande d'abandon d'exploitation de lignes de chemin de fer a été remplacé par un simple et expéditif processus de mise en vente de ces lignes et de leur abandon automatique si aucune partie n'est intéressée à s'en porter acquéreur ou à les exploiter.

L'avenir des services ferroviaires tant passagers que marchandises s'avérant un enjeu majeur pour les régions éloignées, il va sans dire qu'une telle libéralisation ou déréglementation ne peut que constituer une véritable menace à l'endroit de ces régions.

c) Le service marchandises

Outre l'acheminement vers les installations portuaires de Sept-Îles du concentré et des boulettes de fer produits à Labrador City, les trains du QNS&L effectuent le transport de marchandises générales assurant ainsi l'approvisionnement des villes nordiques et des pourvoies de la région.

Ces trains de marchandises permettent également aux voyageurs et touristes qui se rendent à ces endroits ou à d'autres points intermédiaires le long du réseau ferroviaire, de faire transporter leurs effets personnels lourds et/ou volumineux tels que véhicules tout terrain, motoneiges, canots, bateaux, moteurs et essence.

Selon l'horaire des trains de marchandises, le service est offert 4 fois par semaine dans chaque direction entre Sept-Îles et Labrador City, et une fois par semaine sur le tronçon Labrador City - Schefferville. L'unique train de marchandises qui dessert chaque semaine ce dernier tronçon, peut effectuer au besoin des arrêts à des points intermédiaires ("way freight train"). Des 4 trains hebdomadaires reliant Sept-Îles et Labrador City, un seul effectue des arrêts facultatifs, les 3 autres étant plutôt des express ou des trains directs ("through freight train").

Ces trains transportent en moyenne environ un million de tonnes de marchandises diverses chaque année.

10.2.3. Le Chemin de fer Arnaud

Constituée en 1959 en vertu d'une loi québécoise (7-8 Éliz. II, Chapitre 187), la Compagnie de chemin de fer Arnaud est une filiale de la société Mines Wabush qui exploite un gisement de fer (mine Sully) et un concentrateur à Wabush, au Labrador. De là, le concentré est expédié par train jusqu'à Pointe-Noire, à l'ouest de Sept-Îles, où la compagnie minière opère une usine de bouletage et possède des installations portuaires.

Le Chemin de fer Arnaud exploite une ligne d'environ 38 km autour de la Baie des Sept Îles. Cette voie ferrée relie les installations de Mines Wabush situées au quai de Pointe-Noire, avec la voie principale du QNS&L à Arnaud Jonction, point situé à une douzaine de kilomètres au nord-est de Sept-Îles. Elle constitue le dernier tronçon du parcours suivi par le concentré de fer en provenance de Wabush.

Au départ de Wabush les wagons chargés de minerai empruntent un embranchement ferroviaire d'une longueur d'environ 7 km, soit la ligne du Wabush Lake Railway, une autre filiale de Mines Wabush, pour aller rejoindre la voie principale du QNS&L à Wabush Lake Junction, où ils sont ensuite pris en charge et acheminés par les trains du QNS&L jusqu'à Arnaud Jonction. De là, ils seront remorqués par les locomotives du Chemin de fer Arnaud jusqu'à Pointe-Noire. Les trains du Chemin de fer Arnaud comportent en moyenne entre 100 et 120 wagons de minerai. Environ 5 millions de tonnes de concentré sont ainsi transportés chaque année.

Les wagons vides effectuent le trajet inverse et sont pris en charge par le QNS&L à Arnaud Jonction. Il en est de même également pour les wagons-citernes chargés de mazout (au nombre de 9 habituellement) qui une fois la semaine sont acheminés à Wabush pour l'approvisionnement des installations de la compagnie minière.

Bien que le Chemin de fer Arnaud possède une charte québécoise, cette compagnie ferroviaire est soumise aux normes et règlements fédéraux, ayant été déclarée "à l'avantage général du Canada". Elle ne relève donc pas de la compétence du Québec aux plans de l'exploitation et du contrôle de la sécurité des infrastructures et du matériel roulant.

10.2.4. Le Chemin de fer Cartier

Le Chemin de fer Cartier est la propriété de l'unique producteur québécois de minerai de fer, la Compagnie minière Québec Cartier qui exploite un gisement et opère une usine de concentration à Mont-Wright, à l'ouest de Fermont.

Cette compagnie ferroviaire a été constituée par une loi spéciale du Québec

Le transport ferroviaire

en février 1958 (6-7 Éliz. II, Chapitre 186). La construction de la voie ferrée s'est effectuée en deux étapes. Un premier tronçon d'une longueur de 307 km fut construit durant les années 1958 à 1960 afin de relier Port-Cartier au gisement du Lac Jeannine. Un second tronçon d'une longueur de 139 km était mis en service en 1973 depuis le kilomètre 280 (un peu au nord du camp de Love) jusqu'au gisement du Mont-Wright, lequel permettait également de desservir le site minier de Fire Lake.

À cet axe ferroviaire principal, s'ajoutèrent plus de 50 km de voies de triage (35,7 km à Port-Cartier et 17 km à Mont-Wright) et près de 40 km de voies de croisement. Ainsi, seize voies d'évitement d'une longueur moyenne de 2 km permettent de recevoir des rames de 164 wagons, alors que deux autres d'une longueur de 3,7 et 4,3 km situées respectivement à Fox (au kilomètre 125,8) et à Love (kilomètre 273,5) peuvent accueillir plus de 280 wagons chacune. La distance moyenne séparant chacune de ces voies est d'une vingtaine de kilomètres environ.

À Port-Cartier, l'aménagement ferroviaire comporte un circuit pour le virage des convois, un atelier de réparation pour les locomotives et les wagons, une culbuteuse rotative au moyen de laquelle les wagons sont vidés en restant couplés ainsi qu'un embranchement desservant le quai maritime.

La flotte ferroviaire du Cartier se compose de plus de 1070 wagons. Elle comporte 914 wagons servant uniquement au transport du minerai produit au Mont-Wright. À ce matériel s'ajoutent une trentaine de locomotives, autant de wagons-citernes, une quinzaine de wagons-tombereaux, environ 70 wagons plats et une dizaine de wagons couverts ("box cars").

Depuis la fermeture des installations au Lac Jeannine et à Fire Lake (à la fin de 1984), Mont-Wright demeure le seul site d'exploitation desservi par le Chemin de fer Cartier. Le minerai est concassé, broyé et concentré sur place avant d'être chargé dans des wagons et transporté par chemin de fer sur une distance de 416 km jusqu'aux installations de la compagnie minière à Port-Cartier où une usine de boulettage (d'une capacité de 8,3 millions de tonnes par an) permet de transformer une partie de la production en boulettes.

Une vingtaine de trains composés en moyenne de 150 wagons de plus de 90 tonnes nettes de concentré sont ainsi acheminés chaque semaine vers Port-Cartier. Le tableau suivant présente en termes de tonnage et nombre de wagons correspondant le trafic annuel de minerai qui a été transporté entre 1990 et 1995.

Année	Nombre de wagons	Tonnes métriques

Le transport ferroviaire

1990	155 810	14 227 104
1991	172 076	16 196 616
1992	162 141	14 754 511
1993	147 933	13 633 530
1994	180 535	16 325 622
1995	177 919	16 307 467

Source : Questionnaire d'enquête, Mai 1996

Les produits (boulettes et concentrés) sont ensuite expédiés à partir des installations portuaires de la compagnie minière à Port-Cartier vers l'Europe, les États-Unis, le Canada et depuis quelques années le marché asiatique.

Sur la ligne du Cartier, outre les convois de minerai, un autre train servant celui-là au transport de marchandises générales assure l'approvisionnement des installations de la compagnie minière. Ainsi, une fois par semaine, un train composé d'une quarantaine de wagons et transportant entre autres des produits pétroliers, des explosifs, de l'équipement, des pièces d'équipement et du matériel de chemin de fer quitte Port-Cartier à destination de la mine et des camps d'entretien de la voie. Plus de 200 000 tonnes de marchandises générales sont ainsi acheminées chaque année.

Le Chemin de fer Cartier est avant tout un transporteur privé au service de sa compagnie-mère. À ce statut que lui confère sa charte constitutive, s'ajoute un pouvoir discrétionnaire qui lui permet de fournir également un service de transport public. La compagnie ferroviaire peut en effet, à sa discrétion et à sa convenance, transporter contre rémunération des passagers et des marchandises générales. Elle s'est d'ailleurs déjà prévaluée par le passé de ces dispositions particulières de sa charte.

10.2.5. La Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive

À Baie-Comeau, deux micro-réseaux ferroviaires industriels privés reliés à un complexe ferro-portuaire sont en activité depuis plusieurs années. La Corporation QUNO, une filiale acquise par Donohue en 1996, exploite depuis 1936 une voie ferrée d'une longueur d'environ 1 kilomètre entre son moulin à papier et le port de Baie-Comeau, alors que la Société canadienne des métaux Reynolds possède un embranchement ferroviaire reliant son aluminerie à la zone portuaire.

Au port, des installations ferroviaires permettent d'acheminer les wagons de ces entreprises vers le bateau-rail de COGEMA (Compagnie de gestion de Matane inc.) qui fait la navette entre Baie-Comeau et Matane, assurant ainsi

l'accès au réseau ferroviaire nord-américain. Ces installations sont la propriété de la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR) qui a été constituée en vertu d'une loi spéciale sanctionnée le 19 décembre 1975 (L.Q. 1975, Chapitre 48). Il s'agit d'une société sans but lucratif chargée d'administrer le complexe ferro-portuaire, lequel comprend notamment un poste de contrôle, un quai pourvu d'un débarcadère ferroviaire, des voies ferrées, une cour de triage et de stationnement pouvant accueillir une centaine de wagons, ainsi que les équipements nécessaires au transbordement intermodal.

SOPOR possède quelques wagons-plats servant de lien ou de tampon entre la locomotive de manoeuvre et les wagons qui sont embarqués ou débarqués du traversier-rail. C'est la QUNO qui exécute l'ensemble des opérations. Elle possède les locomotives et fournit les employés qui opèrent le matériel roulant. Elle va chercher les wagons de Reynolds et effectuent les opérations de la gare de triage, ainsi que le chargement et le déchargement du traversier-rail lequel peut contenir jusqu'à 31 wagons. Ce sont toutefois les employés de COGEMA qui s'assurent de l'arrimage et de la sécurité des wagons à bord du traversier.

Le trafic ferroviaire se compose principalement par l'expédition d'aluminium provenant de la compagnie Reynolds, de papier-journal de l'usine de QUNO et de bois d'oeuvre usiné à la Scierie des Outardes, et par la réception de certaines matières premières telles du papier de rebut à être recyclé et des produits chimiques destinés à la papetière. En 1995, quelque 822 000 tonnes de marchandises ont transité via les infrastructures ferro-portuaires et le traversier-rail comparativement à 708 000 tonnes en 1996 et à 421 800 tonnes en 1990.

10.3. La sécurité ferroviaire

Au Canada, les chemins de fer peuvent être de compétence fédérale ou provinciale. Le fédéral et toutes les provinces, sauf l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve, réglementent la sécurité ferroviaire laquelle relève généralement des ministres des Transports.

La “ Loi sur la sécurité ferroviaire ” et son pendant québécois, la “ Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé ”, visent à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer. Ces lois couvrent différents aspects de la sécurité ferroviaire notamment en ce qui a trait à la construction ou à la modification d'installations ferroviaires, à l'exploitation et à l'entretien de ces installations et du matériel roulant, ainsi qu'au contrôle de l'observation de ces lois et de leur règlements.

Au niveau fédéral, c'est Transports Canada qui a la responsabilité de la réglementation et du contrôle de la sécurité des chemins de fer, alors que pour les chemins de fer de droit québécois, ces tâches relèvent du ministère des Transports du Québec (MTQ). Les inspecteurs de la sécurité ferroviaire (ISF) voient à l'observation de la loi et de ses règlements. À cette fin, ils peuvent procéder (et procèdent périodiquement) à l'examen des infrastructures (voies, ponts, passages à niveau, systèmes de signalisation et de commande de la circulation), du matériel roulant (unités motrices et wagons) et de l'exploitation (opération des trains).

Les ISF surveillent l'application du “ Règlement d'exploitation ferroviaire ”, document contenant les règles, prescriptions et instructions qui régissent l'exploitation et la circulation des trains. Ce document est pour le chemin de fer l'équivalent du “ Code de la sécurité routière ”. Les “ Indicateurs ferroviaires ” qui viennent compléter le règlement d'exploitation peuvent contenir des horaires et certaines instructions spéciales propres à l'exploitation d'un chemin de fer, les éléments techniques du réseau ferroviaire, les vitesses maximales permises, les restrictions relatives au matériel, les règles de sécurité et les procédures à suivre en cas d'accidents ou d'incidents ferroviaires ou écologiques.

De plus, des inspecteurs de Transports Canada s'occupent du contrôle de l'application de la réglementation des marchandises dangereuses tant pendant leur transport par chemin de fer qu'au moment de leur chargement et de leur déchargement.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est, depuis sa création en mars 1990, l'organisme chargé d'effectuer les enquêtes sur les accidents de transport, y compris les accidents ferroviaires, pour en déterminer les causes et les facteurs, et formuler des recommandations visant à éliminer ou à réduire ces causes.

Les chemins de fer de compétence fédérale sont tenus par les règlements du BST

de déclarer et rendre compte à ce dernier de tous les accidents et incidents ferroviaires répondant aux nombreuses exigences de déclaration prescrites. Parmi les événements ferroviaires devant être signalés au BST, on note les suivants : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, cas de personnes heurtées par du matériel roulant de chemin de fer, wagons fous, accidents et incidents impliquant des matières dangereuses et toutes situations compromettant la sécurité.

Le MTQ est actuellement à compléter l'élaboration d'une réglementation sur la sécurité ferroviaire qui s'harmonisera avec les règles fédérales, et qui pourra au besoin être adaptée aux conditions particulières des nouveaux chemins de fer d'intérêt local (CFIL) et autres compagnies de chemin de fer de compétence provinciale. Cette réglementation s'appliquera également aux activités ferroviaires sur les sites industriels et les embranchements d'accès à ces sites, ainsi qu'au transport des marchandises dangereuses par les chemins de fer de droit provincial. Elle obligera de plus les compagnies de chemin de fer à transmettre au Ministère un rapport annuel de trafic, et à aviser celui-ci de tout accident (de plus de 50 000 \$ de dommages impliquant du matériel roulant) en plus de devoir en produire un rapport circonstancié.

Une entente est en bonne voie d'être conclue entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec afin de permettre au Ministère de recourir au besoin aux services de Transports Canada et du BST pour effectuer des inspections ferroviaires, faire des enquêtes sur les accidents ou procéder à des études ou analyses sur toute question de sécurité relative au domaine ferroviaire.

La sécurité constitue une grande priorité de l'industrie ferroviaire, et ce autant chez les chemins de fer miniers de la Côte-Nord que les entreprises d'envergure continentale comme le CN et CP Rail. La sécurité fait partie intégrante des règles d'exploitation et des pratiques commerciales.

L'industrie ferroviaire s'est dotée d'associations professionnelles qui exercent diverses fonctions en matière de sécurité. L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) qui regroupe plus d'une trentaine de compagnies membres travaille en étroite collaboration avec l'Association of American Railroads (AAR) pour l'établissement des normes en regard des activités et du matériel ferroviaires, la recherche, la détermination et la résolution de problèmes de sécurité et d'exploitation, l'élaboration de règles en matière d'échange s'appliquant au matériel, et l'amélioration des méthodes utilisées par l'industrie ferroviaire concernant le transport des marchandises dangereuses.

L'ACFC administre le programme connu sous le nom d' " Opération Gareautrain ", un programme éducatif instauré en 1981 et conçu spécialement pour réduire le nombre d'accidents impliquant des jeunes aux abords des voies ferrées. Ce programme a été élargi depuis pour y inclure les cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires.

L'objectif est de réduire davantage le nombre d'accidents et, par conséquent, de victimes et de pertes matérielles qui en résultent.

Au cours des dernières années, les chemins de fer ont joué un rôle prépondérant dans le développement de technologies visant à accroître la sécurité : dispositifs de réarmement de veille automatique, détecteurs de boîtes chaudes ou de coussinets échauffés (il y en a, par exemple, plus d'une douzaine sur la ligne du Chemin de fer Cartier), consignateurs d'événements, détecteurs de défauts de roues, appareils automatiques de détection de défaut du rail, voitures de contrôle de l'état géométrique de la voie (détermination de la qualité de la voie et des travaux d'entretien à effectuer).

En plus de concentrer leurs efforts sur la sécurité de l'infrastructure et du matériel roulant (programmes d'inspection et d'entretien), les chemins de fer ont développé à l'intention de leurs employés des programmes d'aide et de formation en matière de sécurité. Les chemins de fer ont de bonnes raisons d'éviter les accidents : ceux-ci coûtent très cher (les chemins de fer doivent eux-mêmes dégager l'emprise et réparer les dommages) et produisent des effets négatifs sur le service et l'image de la compagnie.

Tant à l'échelle fédérale que provinciale (que ce soit au Québec, en Ontario ou encore dans les provinces des Prairies), les principaux problèmes de sécurité ferroviaire (pour ce qui est du nombre de victimes) surgissent aux intersections de voies ferrées et de routes, ainsi que dans les cas d'intrusion sur les terrains et emprises ferroviaires, des situations sur lesquelles les chemins de fer ont à toutes fins pratiques peu de contrôle.

Chaque année au Canada il se produit plus de 350 accidents aux passages à niveau (387 en 1992 et 351 en 1995) et une centaine d'intrus sont heurtés par du matériel roulant (113 en 1995). Ce sont ces catégories d'accidents qui, parmi les événements ferroviaires, causent le plus de victimes (117 morts et 115 blessés graves en 1995).

Le Tableau 2-A présente une répartition du nombre de victimes tuées ou blessées gravement selon ces types d'accidents survenus au Québec, en Ontario, dans les Prairies et à l'échelle canadienne en 1995 pour les chemins de fer de compétence fédérale.

Le Tableau 2-B donne le nombre d'accidents correspondants ayant causé ces victimes, de même que le nombre de collisions de trains et de déraillements en voie principale survenus cette même année (1995) sur les chemins de fer fédéraux.

TABLEAU 2-A

NOMBRE DE MORTS ET DE BLESSÉS GRAVES À LA SUITE D'ACCIDENTS SURVENUS SUR LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX EN 1995

Le transport ferroviaire

Accidents	Morts				Blessés graves ¹			
	QC	ONT	PR ²	CAN	QC	ONT	PR ²	CAN
aux passages à niveau	11	14	26	53	15	27	30	76
à des intrus	16	26	14	64	9	12	12	39

TABLEAU 2-B

NOMBRE D'ACCIDENTS SURVENUS SUR LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX EN 1995

Accidents	QC	ONT	PR ²	CAN
Acc. aux passages à niveau	52	113	137	351
Acc. survenus à des intrus	27	41	29	113
Collisions de trains en voie principale	1	8	2	15
Déraillements en voie principale	24	48	50	152

(1) : Blessure grave : blessure ayant nécessité l'hospitalisation de la victime.

(2) : Provinces des Prairies : Manitoba, Saskatchewan et Alberta.

Source : Sommaire statistique du BST, Événements ferroviaires 1996, Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Ce genre d'information de même que bien d'autres données complémentaires sur les événements ferroviaires (collisions et déraillements dans les cours de triage et voies d'évitement, nombre de wagons déraillés par accident, facteurs contributifs, etc.) ne sont toutefois pas disponibles pour l'instant en ce qui concerne les chemins de fer de droit québécois, aucun organisme s'occupant au niveau provincial de colliger de telles données ou de traiter ce genre de statistiques.

Certaines d'entre elles pourraient par contre devenir disponibles dans un proche avenir, une fois que sera en vigueur le " Règlement sur la sécurité ferroviaire " lequel obligera tous les chemins de fer provinciaux à aviser le MTQ de tout accident entraînant des blessures ou le décès d'une personne ou causant des dommages matériels (de plus de 50 000 \$) et à produire un rapport circonstancié de tels accidents. Ce règlement devrait normalement entrer en vigueur au cours de l'été 1998, conséquemment à certaines modifications prévues à la " Loi sur le transport terrestre guidé " et à l'entrée en vigueur de certaines de ses dispositions.

Les seules données disponibles pour l'instant en ce qui a trait aux accidents pouvant impliquer des chemins de fer québécois (via les dossiers de la Direction du transport multimodal du MTQ) ne sont que partielles, donc nullement représentatives de la situation réelle sur l'ensemble du réseau ferroviaire de compétence provinciale.

Même les données publiées annuellement par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sur le nombre d'accidents impliquant un véhicule routier et un train, données qui sont extraites des fichiers administratifs constitués par la Société à partir du registre des rapports d'accidents, ne font pas de distinction en ce qui a trait au statut du chemin de fer.

Le Tableau 3 reproduit, à titre indicatif pour les années 1995 et 1996, les données publiées par la SAAQ sur les événements ferroviaires. Ces données peuvent difficilement faire l'objet de comparaison avec celles publiées par le BST, les critères de déclaration de ces accidents de même que le suivi exercé sur leurs conséquences aux fins de leur classement n'étant pas les mêmes pour les deux organismes.

Toute tentative de comparaison peut conduire finalement à des situations pour le moins équivoques. Par exemple, si l'on se réfère aux données publiées par les deux organismes pour l'année 1995, on s'aperçoit que le BST a recensé pour les chemins de fer fédéraux 52 accidents à des passages à niveau au Québec ayant fait 11 décès (et 15 blessés graves), alors que les données publiées par la SAAQ indiquent pour l'ensemble des chemins de fer (peu importe leur statut) 101 accidents impliquant un véhicule routier et un train et ayant fait 6 décès (et 17 blessés graves). Donc, deux fois moins de décès rapportés pour deux fois plus d'accidents recensés.

TABEAU 3

NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN VÉHICULE ROUTIER ET UN TRAIN AU QUÉBEC
SELON LA NATURE DES DOMMAGES et NOMBRE DE VICTIMES SELON LA NATURE DES
BLESSURES

(Années 1995 et 1996)

Années	1995	1996
<u>Nombre d'accidents</u>		
• dommages corporels mortels ¹	5	10
• dommages corporels graves ²	13	9
• dommages corporels légers ³	<u>16</u>	<u>22</u>
Sous-total =	34	41
• dommages matériels seulement	<u>67</u>	<u>63</u>
Total =	101	104
<u>Nombre de victimes</u>		
• blessures mortelles	6	10
• blessures graves ⁴	17	11
• blessures légères	<u>32</u>	<u>35</u>
Total =	55	56

(1) : Accident avec au moins une victime décédée.

(2) : Au moins une victime hospitalisée.

(3) : Aucune victime hospitalisée.

(4) : Ayant nécessité l'hospitalisation de la victime.

Source : Dossier statistique - Accidents, Bilan 1996, Société de l'assurance automobile du Québec.

Le transport ferroviaire

Aucun des deux organismes ne publie des données ou des statistiques d'accidents (ferroviaires) par compagnie de chemin de fer ou pour un territoire plus petit qu'une province. Il devient donc difficile voire pratiquement impossible à partir des données publiées par ces organismes d'établir un diagnostic sur la sécurité ferroviaire pour une région administrative donnée ou pour un territoire relevant d'une direction territoriale (DT) du MTQ, comme la région de la Côte-Nord par exemple.

C'est pourquoi, outre le questionnaire d'enquête envoyé aux quatre chemins de fer de la région en mai 1996 (questionnaire qui portait principalement sur l'ensemble des activités ferroviaires et dont les résultats figurent à la section 10.4), une demande d'information additionnelle portant spécifiquement sur certains événements ou accidents ferroviaires qui seraient survenus au cours des trois dernières années (1995 à 1997) a été adressée en janvier 1998 aux transporteurs ferroviaires de la région dans le but d'obtenir, si possible, un portrait global de la situation pour l'ensemble du territoire à l'étude.

Au moment d'écrire ces lignes, soit environ trois semaines après avoir transmis cette demande d'information additionnelle, un seul transporteur ferroviaire, en l'occurrence le Chemin de fer de la Rivière-Romaine, a donné suite à cette demande.

En l'absence de données plus récentes et plus complètes couvrant l'ensemble des transporteurs, le tableau suivant présente une revue rétrospective des données disponibles concernant les événements ferroviaires survenus sur le territoire à l'étude pour la période s'étendant de 1991 à 1995.

Chemins de fer de la Côte-Nord					
Accidents	Années				
	1991	1992	1993	1994	1995
Collisions de trains en voie principale	0	1	0	0	1
Déraillements en voie principale	3	6	7	7	4
Accidents aux passages à niveau	0	0	1	0	1

Sources : - Questionnaire d'enquête auprès des transporteurs ferroviaires de la Côte-Nord, Mai 1996.
- Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), Direction générale, Analyse de sécurité et communications, janvier 1997.

10.4. Résultats du questionnaire d'enquête

Afin de pouvoir compléter le portrait de la situation sur le transport ferroviaire de marchandises et de passagers sur la Côte-Nord, et de palier à l'absence de certains renseignements via les sources habituelles d'information, un questionnaire d'enquête a été préparé et expédié en mai 1996 aux quatre compagnies ferroviaires de la région.

Le questionnaire d'enquête portait principalement sur les points suivants :

- le parc de matériel roulant (composition selon le type d'équipement) ;
- la fréquence de circulation des trains (de minerai et de marchandises générales) et la durée moyenne des trajets ;
- le trafic ferroviaire (nombre annuel de wagons et/ou tonnage annuel) par principaux types de produits transportés pour les années 1990 à 1995 ;
- le nombre moyen de wagons chargés par train :
 - de minerai ;
 - de marchandises générales ;
- le coût annuel (dernière année disponible) d'exploitation des trains de marchandises - ventilation par catégorie de frais (infrastructures et matériel roulant) ;
- le nombre annuel d'accidents ferroviaires (années 1990 à 1995) :
 - collisions de trains en voie principale ;
 - déraillements en voie principale ;
 - accidents aux passages à niveau ;
- au plan environnemental :
 - le nombre annuel d'incidents ferroviaires (fuites ou déversements de matières dangereuses) et le nom des produits impliqués (années 1990 à 1995) ;
 - les risques ou facteurs de risques liés aux activités de transport ferroviaire ;
 - les mesures de prévention prises ou adoptées à l'égard de ces risques ; et
 - si une étude d'impact a déjà été réalisée en regard de ces risques.

La collaboration des répondants peut être dans l'ensemble qualifiée de très bonne. Deux des quatre transporteurs ferroviaires (Chemin de fer Cartier et Chemin de fer de la Rivière-Romaine) ont retourné le questionnaire complété. Un troisième questionnaire, celui du Chemin de fer Arnaud, a été complété au téléphone. Du côté du Chemin de fer QNS&L, on n'a pas reçu le questionnaire traitant spécifiquement des activités de transport ferroviaire, seul le questionnaire portant sur

Le transport ferroviaire

les intrants et les extrants de la compagnie minière (Enquête auprès des industries - secteurs primaire et secondaire - années 1990 et 1995) nous est parvenu. Certaines informations concernant tout particulièrement le transport ferroviaire de voyageurs (horaire des trains, achalandage annuel) et les trains de marchandises générales (liaisons et fréquences) ont toutefois pu être obtenues par le biais d'une demande téléphonique.

Le tableau qui suit fait état de la composition du parc de matériel roulant exploité par les trois compagnies ferroviaires ayant répondu au questionnaire d'enquête.

Type d'équipement	CFC	CFRR	CFA
Locomotives	31	3	5
Wagons de minerai	914	120	528
Wagons-citernes	31	6	10
Wagons plats	71	4	-
Autres*	27	20	-
Total	1074	153	543

* Wagons couverts (box cars), tombereaux, à ballast, génératrices, voitures voyageurs.

Le tableau suivant donne, pour les trains de minerai et les trains de marchandises générales, la fréquence du service ou des liaisons ferroviaires de même que la durée des trajets.

Chemins de fer et liaisons	Trains de minerai		Trains de march. gén.	
	fréquence	durée	fréquence	durée
Cartier				
• Port-Cartier/Mont-Wright et retour	22/sem.	26h30	hebdomadaire	24 hres
Rivière-Romaine				
• Lac Tio/Havre-St-Pierre ou inversement	aux 4 hres	1 hre	journalière	1 hre
Arnaud				
• Mine Scully/Pointe-Noire ou inversement	3/2 jours	16 hres	hebdomadaire	16 hres
QNS&L				
• Labrador City/Sept-Îles et retour	3-4/jour	nd	4/sem. ⁽¹⁾	nd
• Labrador City/Schefferville et retour	na	na	1/sem., le jeudi ⁽²⁾	nd

(1) et (2) : Voir au bas de la page suivante pour ces renvois.

Le Tableau 4 présente l'évolution du volume annuel de marchandises transportées (nombre de wagons et/ou tonnage de minerai et autres marchandises générales) par les chemins de fer Cartier et de la Rivière-Romaine pour les années 1990 à 1995,

ainsi que le volume annuel de minerai transporté par le QNS&L en 1990 et 1995.

Enfin, on retrouve au Tableau 5 une synthèse des autres informations obtenues lors de l'enquête effectuée auprès des transporteurs ferroviaires (nombre moyen de wagons chargés par train, nombre annuel d'accidents ferroviaires et d'incidents écologiques, identification des facteurs de risques relatifs à l'environnement et mesures de prévention).

Selon les renseignements recueillis, les risques à l'égard de l'environnement pouvant être liés aux activités ferroviaires (circulation des trains, entretien de la voie ferrée) semblent se situer principalement au niveau des fuites ou des déversements de carburant diesel ou de liquides hydrauliques (pouvant provenir du matériel roulant et de l'équipement d'entretien du réseau) et de la pulvérisation de produits (herbicides) aux fins de contrôle de la végétation dans les emprises ferroviaires.

Finalement, certaines questions sont toutefois demeurées sans réponse comme, par exemple, le bilan financier d'exploitation des trains de marchandises générales, les coûts liés au transport ferroviaire étant souvent intégrés ou " dilués " dans les frais d'exploitation des mines elles-mêmes.

Les chemins de fer miniers de la Côte-Nord semblent pour la plupart disposés à effectuer du transport de marchandises pour le compte d'autrui. Certains le font d'ailleurs présentement (QNS&L) alors que d'autres (Cartier, Arnaud) étaient, au moment de l'enquête, en pourparlers ou en négociations avec d'éventuels expéditeurs. Une entente a d'ailleurs été conclue entre Uniforêt et le Chemin de fer Cartier pour le transport de bois par rail vers la nouvelle scierie de la compagnie forestière érigée à proximité de son usine de pâte à Port-Cartier.

-
- (1) : Des 4 aller-retour hebdomadaires effectués sur cette liaison, un l'est à l'aide d'un train de marchandises omnibus ou train collecteur (" way freight train ") alors que les trois autres sont effectués par un train express ou direct (" through freight train ") ; ce dernier peut quand même faire quelques arrêts en chemin pour approvisionner les camps ou les pourvoiries, mais les arrêts sont moins fréquents que dans le cas du " way train ".
 - (2) : Cette liaison est effectuée par un " way train ". (Juillet 1996)

Le transport ferroviaire

TABLEAU 4

TRAFIC ANNUEL DE MINÉRAI ET DE MARCHANDISES GÉNÉRALES POUR CERTAINS CHEMINS DE FER DE LA CÔTE-NORD
(Années 1990-1995)

Années	Minérai		Marchandises gén.	
	Nb wagons	Tonnage	Nb wagons	Tonnage
Chemin de fer Cartier ⁽¹⁾				
1990	155 810	14 227 104	nd	306 326
1991	172 076	16 196 616	nd	325 564
1992	162 141	14 754 511	nd	285 568
1993	147 933	13 633 530	nd	225 152
1994	180 535	16 325 622	nd	211 548
1995	177 919	16 307 467	nd	215 320
Chemin de fer de la Rivière-Romaine ⁽¹⁾				
1990	45 375	2 949 421	nd	nd
1991	nd	nd	nd	nd
1992	39 402	2 361 177	nd	nd
1993	27 503	1 896 844	nd	nd
1994	44 781	2 865 996	nd	nd
1995	43 082	2 770 124	nd	nd
Chemin de fer QNS&L ⁽²⁾				
1990	nd	14 253 419	nd	nd
1995	nd	15 028 499	nd	nd

Sources : (1) : Questionnaire d'enquête auprès des transporteurs ferroviaires, Mai 1996.

(2) : Enquête auprès des industries, secteurs primaire et secondaire, années 1990 et 1995, Juin 1996.

TABLEAU 5

SOMMAIRE DES AUTRES RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE AUPRÈS DES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES DE LA CÔTE-NORD
(Années 1990 à 1995)

Chemins de fer	Cartier	R.-Romaine	Arnaud
<u>Nb moyen wagons/train</u>			
mineral	150	42	121
merchandises gén.	40	2	9
<u>Nb accidents ('90-'95)</u>			
collisions trains	2	0	0
déraillements	12	1 ('93)	1 ('95)
passages à niveau	0	0	0
<u>Environnement</u>			
a) nb incidents ecol. produits	6 (4 ans) carburant diesel	0 -	3 (4 ans) carb. diesel
b) identification facteurs de risques	oui transport produits pétroliers et explosifs + fuites carburant ou liquides hydrauliques	oui nd	non
c) mesures de prévention prises ou adoptées	décontamination transfo. (1995) + plan d'urgence écrit et revu périodiquement	nd	aucune
d) étude/évaluation effets envir.	oui et non remplacement réservoirs pétroliers souterrains par hors terre + boîtes avec absorbants et équi- pement d'intervention installés à chaque campement	n/s/p	oui demande d'autorisation au MEF pour entretien réseau (défoliant, phytocides, herbicides)

Signes conventionnels :

nd = non disponible, information non fournie ou aucune réponse

n/s/p = ne sais pas

10.5. Questions environnementales

La présente section de ce chapitre sur le transport ferroviaire n'a pas pour but de fournir une analyse détaillée de la problématique liée à la présence du chemin de fer sur la Côte-Nord et de ses effets sur les milieux humain et naturel, mais plutôt de présenter une description sommaire des principaux risques d'ordre environnemental associés à l'exploitation de ce mode de transport dans la région. Pour une analyse plus en profondeur de la situation, le lecteur voudra bien s'en référer à la partie des études techniques (Chapitre 5) traitant spécifiquement de la question environnementale.

Les principaux risques à l'égard de l'environnement qui sont liés à la présence ou à l'exploitation des chemins de fer sur la Côte-Nord résident au niveau des fuites ou déversements de produits pétroliers (ou autres matières dangereuses) et de l'utilisation de produits chimiques pour le contrôle de la végétation dans les emprises ferroviaires.

Les fuites ou déversements de carburant (ou autres matières dangereuses) peuvent survenir lors du chargement ou du déchargement des trains, lors des opérations de transport ou encore lors d'accidents ferroviaires (collisions ou déraillements). Ces fuites ou déversements peuvent entraîner une contamination des sols. Les zones les plus susceptibles d'être contaminées sont les centres de triage ou rampes de chargement des trains, les gares et lieux de transition des trains, les terrains adjacents aux ateliers d'entretien et de réparation du matériel roulant et aux réservoirs de carburant, de même que les sols en contact avec les dormants de chemin de fer, principalement où il y a des amoncellements de dormants (lesquels sont traités au créosote).

La législation québécoise en matière d'environnement stipule que lorsqu'un déversement accidentel de produits dangereux ou néfastes pour l'environnement se produit, on doit en avertir le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF) et prendre les mesures nécessaires pour procéder au nettoyage et à la restauration du site.

Selon le MEF, plus d'une trentaine de déversements sont survenus sur les chemins de fer miniers de la Côte-Nord entre les mois d'avril 1994 et juillet 1997. Les deux tiers de ces déversements se sont produits dans les cours de triage et les rampes de chargement de trains, et les principales marchandises impliquées ont été par ordre d'importance le carburant diesel, les huiles, le mazout lourd et du minerai de fer (à noter que ce dernier n'est pas considéré comme une matière dangereuse). Le pire accident écologique à survenir durant cette période a été celui du 30 novembre 1994 alors que plus de 60 000 litres de diesel furent déversés suite au déraillement d'un convoi du CFC à une centaine de kilomètres du mont Wright.

L'épandage d'herbicides ou d'agents phytocides dans les corridors ou emprises

ferroviaires vise à assurer un contrôle chimique de la croissance de la végétation de façon à ce que la couverture végétale n'entrave pas l'accès aux installations ferroviaires et n'interfère pas avec leur bon fonctionnement et leur entretien.

Cette opération fait partie de la liste des activités ou projets soumis à l'application de la " Loi sur les pesticides " et ses règlements. Cette activité est donc assujettie à l'obtention, au préalable, d'un certificat d'autorisation du MEF (accordé en vertu de l'article 22 de la " Loi sur la qualité de l'environnement "). La directive administrative no 17 du MEF sur les pesticides prescrit les renseignements à fournir lors d'une telle demande d'autorisation et contient les normes et exigences à rencontrer pour l'acceptation du projet en regard de la qualité de l'environnement, ainsi que les mesures de mitigation et de compensation à réaliser.

Au cours des trois dernières années (1995 à 1997), six projets d'épandage de phytocides ont été autorisés par le MEF pour les chemins de fer de la Côte-Nord, soit pour la stérilisation du ballast, la défoliation des emprises ou le traitement de souches (1 projet pour le CFA, 1 pour le CFRR, 2 pour le CFC et 2 pour le QNS&L). La longueur des voies ou emprises ferroviaires ayant fait l'objet d'un traitement durant cette période approche les 800 kilomètres, ce qui représente plus des deux tiers des voies principales du réseau ferroviaire total de la Côte-Nord.

L'épandage est effectué par des entrepreneurs spécialisés dans ce genre de traitement. Les compagnies ferroviaires comme le QNS&L et le CFC qui possèdent un long réseau de voies ferrées procèdent habituellement à une segmentation de celui-ci aux fins de l'application de ces traitements, dans le but de répartir sur plusieurs années le coût total d'entretien de leur réseau.

Parmi les répercussions environnementales de l'emploi de phytocides dans les corridors ferroviaires, on note la destruction de la végétation (impact visuel) et les risques de contamination des sources d'approvisionnement en eau potable.

Le risque de contamination de l'eau potable par la pulvérisation d'herbicides dans les corridors ferroviaires de la Côte-Nord est minime. Les municipalités traversées par les chemins de fer étant desservies par un système d'aqueduc municipal et l'épandage des phytocides font l'objet d'un contrôle de façon à assurer la présence de périmètres de protection pour les cours d'eau et les puits d'approvisionnement.

Le bruit et les vibrations causés par le passage des trains peuvent constituer d'autres effets désagréables de ce mode de transport sur l'environnement humain. Ces nuisances environnementales ne semblent pas toutefois s'avérer un problème préoccupant pour la population de la Côte-Nord, aucune plainte n'ayant été formulée à ce sujet auprès du MEF au cours des cinq dernières années.

10.6. Conclusion (tendances et perspectives)

10.6.1. Le transport ferroviaire de marchandises

Le réseau ferroviaire nord-côtier a joué à partir des années cinquante un rôle important dans le développement économique de la région. Et ce rôle qui se poursuit encore aujourd'hui pourrait bien être appelé à s'accroître au cours des prochaines années.

Ce réseau qui comporte au départ de Sept-Îles et de Port-Cartier deux longues lignes de chemin de fer pénétrant profondément l'arrière-pays, dans les formations rocheuses de la province géologique du Grenville, a été conçu et construit pour permettre l'acheminement de longs et nombreux convois de minerai de fer vers les installations portuaires de la côte.

Depuis la fermeture des mines à Schefferville et au Lac Jeannine, ces lignes de chemin de fer sont utilisées bien en deçà de leur capacité de transport. Mais cette situation pourrait bien changer dans un proche avenir.

Déjà, l'exploitation par la compagnie forestière Uniforêt de nouveaux territoires de coupe au nord de Port-Cartier a mené à la conclusion d'une entente avec le Chemin de fer Cartier pour l'acheminement du bois vers sa nouvelle scierie érigée en 1994-95 à proximité de son usine de pâte à Port-Cartier. Le nouveau complexe de sciage d'une capacité de 350 millions de pmp (pieds mesure de planche) par année doit commencer à être alimenté par train dès la fin de l'année 1997. Des trains composés d'une quarantaine de wagons effectueront le transport sur une distance de près de 170 kilomètres, selon une fréquence établie sur la base de deux ou trois jours par semaine au début et devant normalement être portée par la suite à cinq et sept jours par semaine dans le courant de l'année 1998. Le bois fait partie des produits pondéreux parfaitement adaptés au mode de transport ferroviaire.

Par ailleurs, l'intensification ces dernières années de l'exploration minière sur la Côte-Nord et au Labrador a conduit à la découverte d'importants gisements ou d'indices prometteurs dans la région.

De nouveaux projets miniers font actuellement l'objet d'études de faisabilité. Il y a tout d'abord au lac Virot, près de Fermont, un gisement de silice (quartz pur) dont les réserves connues sont évaluées à plus de 3 millions de tonnes et dont l'exploitation pourrait donner lieu à l'implantation d'une usine de silicium-métal à Sept-Îles ou Port-Cartier.

Au lac Brisson dans le Nouveau-Québec, au nord-est de Schefferville,

l'exploitation d'un gisement de zirconium dont les réserves sont estimées à 50 millions de tonnes requerrait le prolongement de la ligne du Chemin de fer QNS&L. Au lac Nipisso, à 65 km au nord de Sept-Îles, des indices prometteurs de cuivre-nickel situés à quelque 15 km seulement de la voie ferrée ont été découverts à l'été de 1996.

Avec l'avancement de ces projets et l'intensité avec laquelle se poursuivent les activités d'exploration minière sur la Côte-Nord, on devrait assister prochainement ou au tournant du siècle à l'entrée en opération de nouvelles mines et, par conséquent, à une hausse de la demande en transport ferroviaire de marchandises. L'exploitation de ces nouveaux gisements constitue un potentiel de trafic supplémentaire et autant d'opportunités d'affaires pour les transporteurs ferroviaires de la région.

L'acheminement de ces nouveaux trafics vers les villes côtières devra évidemment faire l'objet d'ententes entre les nouveaux expéditeurs et les transporteurs ferroviaires, ces derniers étant des chemins de fer privés voués d'abord et avant tout aux besoins de leur compagnie-mère respective.

10.6.2. Le transport ferroviaire de passagers

Seul transporteur ferroviaire de passagers de la région, le QNS&L a vu son trafic voyageurs diminuer considérablement sur l'ensemble de son réseau depuis le début des années '80, depuis en fait l'interruption des activités minières à Schefferville. De plus de 50 000 voyageurs qu'il était en 1981 toutes liaisons confondues, le trafic a chuté à environ 28 000 passagers en 1984. Le trafic annuel n'a cessé de péricliter depuis, plongeant sous le seuil des 15 000 voyageurs en 1993 pour atteindre un maigre 8 500 passagers en 1995.

Cette baisse importante et continue de la clientèle crée depuis plusieurs années déjà une pression de plus en plus grande pour un arrêt du service. Bien que celui-ci fasse actuellement l'objet d'une aide financière fédérale pour en assurer le maintien, cette aide ne couvre qu'une partie seulement des pertes encourues par la compagnie ferroviaire pour la prestation de son service voyageurs. Il est donc tout à fait légitime de se demander combien de temps encore la compagnie ferroviaire, ou plutôt, la société minière acceptera-t-elle ou aura-t-elle la capacité financière de poursuivre à perte l'exploitation d'un tel service ?

Or, la ligne ferroviaire du QNS&L constitue le seul lien terrestre avec une région aussi éloignée que celle de Schefferville ; elle constitue en fait le seul mode de transport permettant aux communautés nordiques de se déplacer à des coûts accessibles pour l'ensemble des citoyens.

La clientèle voyageurs est constituée non seulement de résidents de la région mais également de touristes qui se déplacent entre les trois villes du triangle Sept-Îles/Labrador City/Schefferville ou qui se rendent à des pourvoiries et d'autres points intermédiaires pour des fins récréatives ou sportives (surtout la chasse et la pêche).

L'achalandage touristique sur la Côte-Nord est en pleine croissance suite aux nombreux efforts déployés ces dernières années pour développer cette industrie. Et selon les intervenants et entreprises oeuvrant dans ce secteur d'activité, cette tendance devrait se maintenir au cours des prochaines années en raison du fort potentiel touristique de la région et une augmentation des produits et circuits touristiques.

Les territoires desservis par le chemin de fer, notamment la région de Schefferville, sont particulièrement favorables au développement de produits touristiques reliés à l'exploitation de la faune (activités de chasse et de pêche) et au plein air (tourisme d'aventure, de motoneige, de canot-kayak). Le chemin de fer, longeant les rivières Moisie et Nipissis et permettant un accès économique à cette vaste région qu'il dessert, se révèle un atout majeur au plan touristique. Les organismes de développement économique et touristique de la région et les autorités du chemin de fer auraient un intérêt commun à développer davantage ce potentiel touristique.

Les perspectives de croissance de l'industrie touristique sur la Côte-Nord devraient avoir notamment comme impact sur les transports une augmentation de la clientèle touristique à bord de l'unique train de passagers desservant la région. Une évaluation de l'utilisation de ce mode de transport par la clientèle touristique devrait cependant être effectuée par les organismes de promotion ou de développement touristique de la région afin de pouvoir suivre et quantifier cet impact.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 11 : LE TRANSPORT MARITIME

Analyse et rédaction :	Jacques Ruel, ingénieur Service des normes en transport maritime, aérien et ferroviaire
Assistance à l'analyse et à la rédaction :	Gilles Desgagnés, agent de recherche Claude Fleury, agent de recherche Jacques Therrien, agent de recherche Service des normes en transport maritime, aérien et ferroviaire
Collaboration :	Robert Patry, aménagiste Service de l'économie, statistique et encadrement des plans de transport

Version décembre 1997

Table des matières

INTRODUCTION	1
11.1 LE CADRE INSTITUTIONNEL ET RÉGLEMENTAIRE	3
11.2 LA POLITIQUE MARITIME NATIONALE	5
11.3 LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE	8
11.4 LES PORTS DE LA CÔTE-NORD	10
11.4.1 LES PRINCIPAUX PORTS ET LEURS TRAFICS.....	10
11.4.2 DE NOMBREUSES INSTALLATIONS PORTUAIRES	11
11.5 DESCRIPTION DES PORTS DE LA CÔTE-NORD	17
11.5.1 LE PORT DE BAIE-COMEAU	17
11.5.2 LE PORT DE PORT-CARTIER.....	18
11.5.3 LE PORT DE SEPT-ÎLES.....	18
11.5.4 LE PORT DE HAVRE-SAINT-PIERRE	20
11.5.5 LE PORT DE BAIE-JOHAN-BEETZ	21
11.5.6 LE PORT DE NATASHQUAN	21
11.5.7 LE PORT DE PORT-MENIER.....	22
11.6 DESCRIPTION DES PORTS DE LA BASSE-CÔTE-NORD.....	24
11.6.1 LE PORT DE KÉGASKA	24
11.6.2 LE PORT DE LA ROMAINE.....	25
11.6.3 LE PORT DE HARRINGTON HARBOUR.....	25
11.6.4 LE PORT DE TÊTE-À-LA-BALEINE	26
11.6.5 LE PORT DE LA TABATIÈRE	26
11.6.6 LE PORT DE POINTE-À-LA-TRUITE (SAINT-AUGUSTIN)	27
11.6.7 LE PORT DE VIEUX-FORT	28
11.6.8 LE PORT DE BLANC-SABLON	28
11.7 LES TRAVERSES MARITIMES.....	29
11.7.1 LA TRAVERSE TADOUSSAC / BAIE-SAINTE-CATHERINE	30
11.7.2 LA TRAVERSE BAIE-COMEAU / MATANE / GODBOUT.....	33
11.7.3 LA TRAVERSE TROIS-PISTOLES / LES ESCOUMINS	37
11.7.4 LA TRAVERSE FERROVIAIRE BAIE-COMEAU / MATANE	40
11.7.5 LA TRAVERSE BLANC-SABLON / SAINTE-BARBE	41
11.7.6 LA TRAVERSE GASPÉSIE / ANTICOSTI / CÔTE-NORD	43
11.7.7 TRAVERSE MARITIME FORESTVILLE / RIMOUSKI.....	45
11.7.8 PROJET DE TRAVERSIER-RAIL À SEPT-ÎLES ET PORT-CARTIER.....	46
11.8 LES DESSERTES MARITIMES	49
11.8.1 LA DESSERTE DE LA BASSE-CÔTE-NORD	49
11.8.2 LA DESSERTE CHEVERY/HARRINGTON HARBOUR/AYLMER SOUND	54
11.8.3 LA DESSERTE DE SAINT-AUGUSTIN	55

11.9 LES POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MARITIME	57
11.9.1 LA TRAVERSE TROIS-PISTOLES/LES ESCOUMINS	60
11.9.2 LA TRAVERSE FORESTVILLE/RIMOUSKI	60
11.9.3 LA TRAVERSE MATANE/BAIE-COMEAU/GODBOUT	61
11.9.4 LE TRAVERSIER-RAIL BAIE-COMEAU/MATANE	62
11.9.5 LE RETOUR DE LA TRAVERSE GASPÉSIE/ANTICOSTI/CÔTE-NORD	63
11.9.6 UN TRAVERSIER-RAIL À SEPT-ÎLES ET PORT-CARTIER	63
11.9.7 UN TRAVERSIER-RAIL ENTRE BAIE-COMEAU ET POINTE-AU-PIC	64
11.9.8 UN SERVICE MARITIME ROULIER MONTRÉAL/CÔTE-NORD	66
11.9.9 UNE TRAVERSE LES ESCOUMINS/GROS-CACOUNA	66
11.9.10 COMMENTAIRE	67
11.10 RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE	71
11.11 QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES	73
11.12 CONCLUSION (TENDANCES ET PERSPECTIVES)	75

LISTE DES FIGURES

CARTE 1	LES SITES ET INSTALLATIONS PORTUAIRES DE LA CÔTE-NORD (ET DE LA BASSE-CÔTE-NORD).....	13

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	LES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE LA CÔTE-NORD (ET DE LA BASSE-CÔTE-NORD).....	15
TABLEAU 2	DESSERTE MARITIME DE LA BASSE-CÔTE-NORD : EMBAR- QUEMENT ET DÉBARQUEMENT DES PASSAGERS PAR PORT (1990-1996).....	53
TABLEAU 3	DESSERTE MARITIME DE LA BASSE-CÔTE-NORD : CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DE MARCHANDISES PAR PORT (1990-1996).....	54

INTRODUCTION

Historiquement, la Côte-Nord s'est développée à partir de ses installations portuaires. Cette région compte aujourd'hui quelques-uns des plus importants ports canadiens en plus de posséder de nombreuses installations portuaires.

Le transport maritime a joué et joue encore un rôle important sur la Côte-Nord en raison non seulement de la nature de l'économie régionale basée sur l'exploitation des ressources naturelles mais également des difficultés d'accès par voie terrestre à certaines parties du territoire. En plus de favoriser le commerce, le transport maritime permet de relier des régions entre elles, de désenclaver des territoires isolés dont les îles et d'assurer la continuité des réseaux de transport.

Le présent chapitre sur le transport maritime vise à dresser un portrait de la situation de ce secteur d'activité sur la Côte-Nord y incluant le territoire de la Basse-Côte.

Après une présentation, à la section 11.1 de ce chapitre, du cadre institutionnel et réglementaire régissant le secteur du transport maritime, la section suivante (11.2) rappelle brièvement les grandes lignes de la nouvelle politique maritime du gouvernement fédéral, exposant les éléments majeurs de la réforme de même que le statut des ports de la Côte-Nord selon la classification établie dans cette nouvelle politique.

La section 11.3 décrit le rôle de la Garde côtière canadienne, son organisation de même que le nouveau mandat qui lui a été confié par le gouvernement fédéral dans le cadre de sa politique de recouvrement des coûts.

Dans la section 11.4, on y trouve en première partie une présentation des principaux ports de la Côte-Nord et de leurs trafics, de même que leur importance au regard du réseau portuaire canadien et québécois. La seconde partie, elle, complète le tableau par une présentation des nombreux autres sites portuaires échelonnés le long de la côte de Tadoussac à Blanc-Sablon.

Les sections suivantes (11.5 et 11.6) présentent une description détaillée des principales infrastructures ou installations portuaires de la Côte-Nord (section 11.5) et de la Basse-Côte-Nord (section 11.6), leurs principales caractéristiques techniques de même que leurs vocations ou utilisations.

La section 11.7 est consacrée spécifiquement aux services de traverses maritimes desservant la région. En plus de décrire leurs principales caractéristiques (type d'exploitant et de navire, nature et fréquence du service, durée de traversée, tarification), on y fait un bref rappel historique et on donne un aperçu de leurs trafics (passagers et véhicules) et de leur performance financière d'exploitation. On y traite également des projets de traverses fluviales en cours d'étude, en voie de réalisation ou ayant fait l'objet d'expérimentation ces dernières années.

La section 11.8 nous informe sur le rôle et les caractéristiques des différentes dessertes maritimes que le ministère des Transports du Québec supporte financièrement dans cette partie du territoire québécois.

Après une brève comparaison des avantages relatifs aux modes de transport routier et maritime, la section 11.9 examine succinctement les possibilités de croissance ou de développement du transport maritime sur le Saint-Laurent comme alternative à la traverse de Tadoussac pour le transport de personnes ou de marchandises à destination ou en provenance de la Côte-Nord.

Certains commentaires relatifs à un questionnaire d'enquête préparé à l'intention des gestionnaires des principaux ports de la Côte-Nord figurent à la section 11.10, alors que la section 11.11 soulève certains problèmes d'ordre environnemental associés au secteur maritime.

Finalement, la dernière section (11.12) de ce chapitre décrit brièvement les principales conséquences appréhendées de la nouvelle politique maritime du gouvernement fédéral et de ses programmes de transfert des ports publics et de recouvrement des coûts des services maritimes, particulièrement à l'égard de ce secteur d'activité sur la Côte-Nord.

11. Le transport maritime

11.1 Le cadre institutionnel et réglementaire

Afin d'assurer le transport de marchandises et de passagers, le système de transport maritime nécessite un réseau d'infrastructures portuaires ainsi que tous les services nécessaires au maintien d'une navigation sécuritaire. En vertu des pouvoirs constitutionnels, les gouvernements fédéral et provinciaux sont impliqués dans le maintien d'un système de transport maritime efficace.

Toutefois, la présence fédérale est prépondérante dans le domaine maritime. En effet, la politique maritime au pays est la responsabilité de Transports Canada qui réglemente à la fois le cabotage intérieur et la navigation internationale à destination ou en provenance des ports canadiens.

Plusieurs lois fédérales régissent l'industrie maritime dont la " Loi sur la marine marchande du Canada ", la " Loi sur le cabotage ", la " Loi sur l'assurance maritime ", la " Loi sur le pilotage ", la " Loi sur le transport des marchandises par eau ", la " Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent " et la " Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes ". Les ports, quant à eux, sont régis par plusieurs régimes législatifs différents parmi lesquels figurent la " Loi sur la Société canadienne des ports " et la " Loi sur les ports et installations portuaires publics ".

Outre Transports Canada, d'autres organismes relevant du gouvernement fédéral oeuvrent dans le domaine maritime : la Garde côtière canadienne, la Société canadienne des ports, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration du pilotage et le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

La Société canadienne des ports (SCP) administre, en tant que société d'État fédérale, les ports les plus importants au pays par l'entremise de sociétés portuaires locales. Au Québec, l'on retrouve dans cette catégorie les ports de Montréal et de Québec ainsi que des ports de division comme Sept-Îles, Trois-Rivières et Port Saguenay.

La " Loi sur la Société canadienne des ports " de 1983 fixe le cadre administratif des ports. En vertu de cette loi, les ports locaux sont gérés par leurs propres conseils d'administration, jouissent d'une grande autonomie et doivent être financièrement indépendants. Les ports divisionnaires, eux, sont gérés par la SCP. Les décisions administratives pour ces ports sont prises par l'administration centrale à Ottawa.

Les revenus des ports sont tirés des mouvements des navires, du transbordement des marchandises et des frais de location de hangar ou de terrain.

Une division administrative de Transports Canada, connue sous le nom de Havres et Ports, est chargée d'administrer un ensemble de ports à caractère local ou régional. On y retrouve des ports en région éloignée, des quais de traverses ou des ports de commerce avec ou sans grande activité.

La " Loi sur les ports et installations portuaires publics " définit les grands principes administratifs de la gestion de ces ports.

Sur le territoire de la Côte-Nord y incluant la Basse-Côte, une quinzaine de ports sont administrés par Havres et Ports dont ceux de Tadoussac, Baie-Comeau, Natashquan, Havre-Saint-Pierre et Blanc-Sablon.

Le ministère fédéral des Pêches et des Océans a reçu le mandat de s'occuper des ports de pêche et ports pour petits bateaux. On retrouve sous l'autorité de cette entité administrative des ports de pêche commerciale ou de plaisance, des rampes de mise à l'eau, des marinas et même des infrastructures abandonnées.

Le gouvernement du Québec quant à lui est directement engagé dans le transport maritime intraprovincial. Ses principales actions visent à assurer aux régions isolées des services de dessertes afin de soutenir le développement économique de ces régions et à maintenir des services de traverses maritimes dans le but de désenclaver des territoires isolés et d'assurer la continuité des réseaux de transport.

Cette mission est effectuée via le ministère des Transports du Québec (MTQ) par l'élaboration de politiques visant à reconnaître les liens maritimes jugés essentiels et la mise en place de programmes d'aide destinés à supporter financièrement ces liens. La Société des traversiers du Québec (STQ) est mandatée pour opérer 6 services de traversiers et assurer la gestion de 2 autres au nom du MTQ. Le MTQ administre également certains quais dont celui de Port-Menier à l'Île d'Anticosti.

De plus, dans le cadre de sa juridiction, le gouvernement du Québec réglemente le transport maritime intraprovincial. Le MTQ oeuvre actuellement à l'élaboration d'une nouvelle réglementation sur le transport maritime visant à remplacer l'ancienne "Ordonnance générale sur le transport de passagers et de marchandises par eau" datant de 1961. La Commission des transports du Québec (CTQ) assure l'application de la réglementation économique mise en place par le MTQ par l'émission de permis de transport et l'approbation de tarifs.

Les municipalités et les transporteurs privés sont également des partenaires dans le domaine maritime par leur implication dans la gestion de traverses privées et dans la propriété et la gestion de quais ou d'infrastructures utilisées pour des traverses locales. Leur implication demeure cependant marginale. Sur la Côte-Nord, par exemple, la Ville de Forestville possède et administre l'infrastructure portuaire située sur son territoire, alors que la Compagnie de navigation des Basques exploite un service saisonnier de traversier entre Trois-Pistoles et Les Escoumins.

En plus des organismes publics, certaines compagnies ou entreprises privées possèdent des infrastructures portuaires pour leurs propres besoins. C'est le cas notamment, sur la Côte-Nord, de la compagnie Cargill Itée, de la Société canadienne des métaux Reynolds ainsi que des compagnies minières IOC, Québec Cartier et QIT-Fer et Titane. C'est par ces infrastructures privées que passe d'ailleurs la plus grande partie des marchandises transitant par les ports de la Côte-Nord. Certains de ces quais sont situés à l'intérieur de ports publics comme Sept-Îles, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre. Dans ces cas, ils sont soumis aux lois et règlements portuaires. Ce n'est cependant pas le cas pour Port-Cartier, celui-ci étant un port strictement privé.

11.2 La politique maritime nationale

Le gouvernement fédéral rendait public en décembre 1995 les grandes lignes de sa nouvelle politique maritime nationale. Cette nouvelle politique qui concerne plus particulièrement les ports, la voie maritime du Saint-Laurent, les services de traversiers et le régime de pilotage, est fondée sur le principe de la commercialisation des infrastructures et des services ainsi que le transfert vers les utilisateurs de services maritimes du fardeau financier de ces services jusqu'à maintenant assumé par l'ensemble des contribuables canadiens.

Le rôle de Transports Canada dans le domaine maritime sera grandement modifié, se retirant complètement du secteur des opérations pour se concentrer dorénavant sur l'élaboration des politiques et sur la formulation et le respect de normes de sûreté et de sécurité. Le Ministère continuera cependant d'assurer le maintien des services essentiels et des services aux collectivités isolées, ainsi que le respect des obligations constitutionnelles du gouvernement fédéral en matière de transport maritime.

Un des éléments importants de la nouvelle réforme consiste en la commercialisation de la majorité des ports publics. Ainsi, le gouvernement fédéral se retirera des opérations courantes et de l'exploitation directe d'un grand nombre de ces ports (soit au moins 80 % des 572 ports que compte le réseau actuel relevant de Transports Canada). À cette fin, la nouvelle politique classe les ports canadiens selon 4 grandes catégories.

Tout d'abord, elle prévoit l'établissement d'un réseau portuaire national formé de ports financièrement autonomes et indispensables au commerce intérieur et international. La gestion de ces ports sera dévolue à des Administrations portuaires canadiennes (APC), sociétés à but non lucratif composées de représentants nommés par des groupes d'utilisateurs du port et divers paliers de gouvernement. Au Québec, les ports de Montréal et de Québec ont déjà été désignés comme devant faire partie du réseau portuaire national. Les ports de Trois-Rivières, Sept-Îles et Port Saguenay pourraient également être reconnus à titre d'APC.

Une seconde catégorie de ports - les ports régionaux et locaux - seront transférés, avec l'appui d'un Fonds d'aide fédérale de 125 millions \$, à des gouvernements provinciaux, des administrations municipales, des organismes communautaires, des intérêts privés et d'autres groupes sur une période de 6 ans. Au Québec, une quarantaine de ports appartient à cette catégorie. Les installations qui ne trouveront pas preneur au terme de cette période seront démolies ou abandonnées.

Une troisième catégorie de ports (au nombre de 60) désignés ports éloignés continuera de relever de Transports Canada. Ces ports ont été déterminés selon des critères qui reflètent l'isolement de la collectivité et sa dépendance à la fois du transport maritime et d'une structure de quai appartenant à Transports Canada. Au Québec, 9 ports appartiennent à cette catégorie, tous situés sur la Basse-Côte-Nord.

Enfin, plusieurs sites portuaires publics (200 au Canada) dont une vingtaine au Québec seront déclassés. Il s'agit d'emplacements n'ayant jamais été dotés

d'installations portuaires ou de ports n'ayant enregistré que peu ou pas de trafic commercial depuis au moins 5 ans.

Le tableau suivant identifie les ports de la Côte-Nord et leur statut selon la classification établie dans la nouvelle politique maritime.

LA CLASSIFICATION PORTUAIRE DE LA POLITIQUE MARITIME POUR LES PORTS DE LA CÔTE-NORD			
ADMINISTRATION PORTUAIRE CANADIENNE	PORTS RÉGONAUX ET LOCAUX	PORTS ÉLOIGNÉS	EMPLACEMENTS DEVANT ÊTRE DÉCLASSÉS
Sept-Îles	Baie-Comeau	Baie-Johan-Beetz	Bersimis
	Escoumins (Les Escoumins)	Blanc-Sablon	Sault-au-Mouton
	Havre-Saint-Pierre	Harrington Harbour	
	Tadoussac	Kégaska	
	Vieux-Fort	La Tabatière	
		Natashquan	
		La Romaine	
		Saint-Augustin (Pointe-à-la-Truite)	
		Tête-à-la-Baleine	

Outre cette importante réforme du système portuaire canadien, la nouvelle politique maritime prévoit :

- la commercialisation des opérations du Réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent ;
- une réduction de l'aide financière fédérale versée aux services de traversiers du Canada atlantique et de l'Ouest canadien, le transfert possible de certains de ces services aux provinces, une rationalisation des services de la société Marine Atlantique et la commercialisation de ses opérations ;
- le recouvrement à 100 % des coûts des services de pilotage, les Administrations de pilotage devant dorénavant être autonomes financièrement ; et
- le recouvrement au moins en partie des coûts des services de la Garde côtière canadienne.

Afin de matérialiser plusieurs des changements proposés dans sa nouvelle politique maritime nationale, le gouvernement fédéral déposait à la Chambre des communes, en juin 1996, le Projet de loi C-44 intitulé " Loi maritime du Canada ". La sanction de ce Projet de loi qui était prévue pour le printemps de 1997, en vue de son application en juillet 1997, a toutefois été reportée en raison du déclenchement des élections fédérales.

La nouvelle législation permettra au gouvernement d'abroger plusieurs lois parmi lesquelles la " Loi sur la Société canadienne des ports ", la " Loi sur les ports et installations portuaires publics " et la " Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ". D'autres lois seront modifiées dont la " Loi sur le pilotage " et la " Loi sur les transports au Canada ".

Transports Canada lançait via un avis publié le 26 octobre 1996 son programme de dessaisissement destiné à transférer ses installations portuaires à des intérêts locaux et régionaux. Parmi les quelques 250 sites portuaires impliqués dans ce programme on retrouve, pour la région de la Côte-Nord, ceux de Tadoussac, Escoumins (Les Escoumins), Baie-Comeau, Havre-Saint-Pierre et Vieux-Fort.

11.3 La Garde côtière canadienne

La Garde côtière canadienne (GCC) a pour mission d'assurer le déplacement sûr et efficace des navires en plus d'exercer un rôle de surveillance de l'espace maritime canadien.

Cette responsabilité implique l'exploitation et l'entretien du système de navigation maritime (aides à la navigation et régulation du trafic), des activités de déglacage et de dragage¹ des chenaux et des ports, l'application de la réglementation maritime, l'assistance et l'escorte de navires, en plus d'effectuer les opérations de surveillance des glaces et des pêches, de recherche et de sauvetage en mer ainsi que des missions scientifiques (cueillette de données hydrographiques et météorologiques).

Depuis le 1^e avril 1995, la GCC relève non plus de Transports Canada mais du ministère des Pêches et des Océans. Elle est maintenant responsable de l'ensemble de la flotte de Pêches et Océans Canada. La nouvelle flotte comprend plus de 150 navires et embarcations de toutes tailles (brise-glace, baliseurs, patrouilleurs des pêches, navires scientifiques, unités de recherche et de sauvetage).

Les navires sont affectés à 7 bases opérationnelles majeures dont celles situées à Québec, Halifax et St-John's (Terre-Neuve). Vingt-cinq autres bases plus petites sont situées au Québec et dans les Maritimes. Deux brise-glace lourds sont basés à Québec, deux autres à Halifax (pour desservir le golfe du Saint-Laurent en hiver et l'Arctique en été) et un autre à Terre-Neuve.

Au Québec, cinq centres de services de communications et de trafic maritimes gèrent la circulation des navires jusqu'à Montréal. Deux de ces centres sont situés sur la Côte-Nord, soit à Sept-Îles et aux Escoumins. La fermeture de la station de radio-navigation de Sept-Îles étant prévue pour le 31 mars 1998, le service sera alors télécommandé à partir du centre de Rivière-au-Renard, en Gaspésie. La Côte-Nord dispose également d'une base de sauvetage et d'intervention environnementale de la GCC à Tadoussac. Pour ce qui est de la gestion des pêches, le ministère des Pêches et des Océans possède sur la Côte-Nord un bureau de secteur à Sept-Îles ainsi qu'un bureau de district à Baie-Comeau et à Blanc-Sablon.

Au moment de son transfert à Pêches et Océans Canada, le coût des services fournis par la GCC s'élevait à environ 721 millions \$ (services à la navigation maritime, opérations de déglacage, recherche et sauvetage, réglementation et urgences - exercice 1995-96)². Il s'agit du coût total des services fournis à différents groupes d'utilisateurs dont l'industrie de la pêche, les plaisanciers et la navigation commerciale.

Le coût attribué à la navigation commerciale a été évalué à près de 181 millions \$, soit 98 millions \$ pour les aides à la navigation (y compris les services

¹ La GCC doit se retirer de cette activité à compter de 1997.

² GCC - "Évaluation des répercussions sur la navigation commerciale des diverses options en matière de frais pour services maritimes", IBI Group, Rapport final, décembre 1995.

du trafic maritime) et 83 millions \$ pour les services de déglacage. Ce coût ne tient pas compte des activités de la GCC dans le Nord.

Dans un contexte de réduction des dépenses du gouvernement fédéral, la GCC a été ciblée pour participer à la réduction des coûts et mettre en œuvre un système de frais d'utilisation de ses services. Elle s'est donc dotée d'un programme de recouvrement des coûts prévoyant l'imposition de droits à l'industrie du transport maritime commercial pour compenser une partie de ses frais reliés aux aides à la navigation et aux opérations de déglacage. Les objectifs de recettes pour la portion navigation commerciale ont été fixés à 20 millions \$ en 1996, 40 millions \$ en 1997 et 1998, et 60 millions \$ en 1999.

Pour le recouvrement des coûts, un règlement a été adopté le 28 mai 1996 en vertu de la " Loi sur la gestion des finances publiques ". Il s'agit du " Règlement sur les prix des services à la navigation maritime. "

En vertu de ce règlement, la GCC impose aux transporteurs maritimes une tarification de ses services d'aides à la navigation depuis le 1^{er} juin 1996. Ce droit de services maritimes imposé aux navires canadiens et étrangers est établi selon la jauge brute du navire ou le tonnage de cargaison embarquée ou débarquée dans les ports. Les paquebots de croisière eux sont assujettis à un droit forfaitaire par escale effectuée dans un port canadien.

Les traversiers, incluant les traversiers fluviaux sous responsabilité provinciale, sont également visés par ce règlement ; un forfait annuel est établi en fonction de la jauge brute du navire. Le règlement ne s'applique pas cependant aux traversiers utilisés par le gouvernement de Terre-Neuve.

Une seconde série de tarifs pour les services de brise-glace ou de déglacage dans le Saint-Laurent devant être instaurée à partir de la saison hivernale 1997-1998 a été reportée à la saison 1998-1999.

Les ports, même ceux situés en régions éloignées, seront soumis aux exigences du programme de recouvrement des coûts de la GCC. Ceux-ci devront de plus assumer la totalité de leurs frais de dragage suite au retrait de la GCC de ce secteur d'activité.

Le " Règlement sur les prix des services à la navigation maritime " a été abrogé le 1^{er} juillet 1997, le pouvoir du ministère des Pêches et des Océans d'imposer des droits de services à la navigation maritime en vertu de la " Loi sur la gestion des finances publiques " ayant été contesté par voie judiciaire. Dorénavant, ce pouvoir sera exercé en vertu de la " Loi sur les océans ".

11.4 Les ports de la Côte-Nord

11.4.1 Les principaux ports et leurs trafics

La Côte-Nord possède 4 centres portuaires majeurs. Il s'agit des ports de Sept-Îles/Pointe-Noire, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre. Ces 4 ports se classent parmi les 10 plus importants ports au Québec en termes de tonnage de marchandises manutentionnées alors que les 3 premiers figurent au rang des 15 principaux ports canadiens à ce chapitre.

En 1994, le trafic de fret manutentionné dans l'ensemble des ports canadiens s'élevait à 351,7 millions de tonnes (Mt), alors que les ports du Québec recevaient et expédiaient près de 30 % de ce trafic, soit 104,1 Mt.

Les principaux ports de la Côte-Nord ont généré plus de 51 % en moyenne du trafic total manipulé dans l'ensemble des ports québécois pendant les années 1991 à 1994, comme le montre le tableau suivant.

Tonnage manutentionné dans les principaux ports de la Côte-Nord (en millions de tonnes)						
Ports	Années				Moyenne	
	1991 Mt	1992 Mt	1993 Mt	1994 Mt	Mt	%
Sept-Îles/Pointe-Noire	21,4	19,2	21,0	22,6	21,1	40,8
Port-Cartier	22,9	21,3	19,3	21,7	21,3	41,2
Baie-Comeau	8,4	6,8	6,2	5,9	6,8	13,2
Havre-Saint-Pierre	2,5	2,9	2,0	2,5	2,5	4,8
TOTAL	55,1	50,2	48,4	52,6	51,6	51,5
TRAFFIC TOTAL AU QUÉBEC	105,7	99,1	91,8	104,1	100,2	100

Source : Statistique Canada, Catalogue 54-205.

Les expéditions de minerai de fer dominant l'activité liée au transport des marchandises dans les ports de Sept-Îles et de Port-Cartier. Ces expéditions ont atteint 37,1 millions de tonnes (Mt) en 1994, soit 20,7 Mt au port de Sept-Îles/Pointe-Noire et 16,4 Mt à Port-Cartier. Le volume de minerai de fer chargé et déchargé dans les ports canadiens a été de 51,5 Mt en 1994 ; cela signifie que 72 % de la quantité manutentionnée l'a été sur la Côte-Nord.

Des chargements effectués dans ces 2 ports, 10,2 Mt ont été transportées sur la Voie maritime du Saint-Laurent à destination des ports canadiens ou américains des Grands-Lacs, le reste étant exporté surtout vers les marchés d'Europe et d'Asie.

La Côte-Nord est également une base importante de transbordement des céréales. En 1994, les ports de Baie-Comeau et de Port-Cartier ont expédié 4 Mt de céréales en provenance des ports des Grands-Lacs, alors que le total des expéditions pour tous les ports du Québec a été de 5,5 Mt.

La Société canadienne des Métaux Reynolds (Baie-Comeau) et l'Aluminerie Alouette (Sept-Îles) reçoivent de l'alumine ou bauxite et expédient de l'aluminium. Ces produits sont en quantité moindre que le fer, mais leurs retombées économiques pour la région sont plus grandes étant donné leur transformation. Les ports de Baie-Comeau et de Sept-Îles ont reçu près de 1,2 Mt de minerai d'aluminium (773 000 et 414 000 tonnes respectivement) en 1994, les principales sources d'approvisionnement étant le Brésil et l'Australie. Ces 2 ports ont expédié 497 000 tonnes d'aluminium, soit 168 000 t pour le port de Sept-Îles et 329 000 t pour le port de Baie-Comeau. Dans ce dernier cas, 305 000 t ont été acheminées par le traversier-rail.

Les expéditions annuelles d'ilménite ou de minerai de titane au port de Havre-Saint-Pierre ont oscillé entre 1,5 et 2,6 Mt ces dernières années. En 1994, un peu plus de 2 Mt ont été acheminées vers les installations de la compagnie Québec Fer et Titane à Sorel (Tracy), alors que 171 000 tonnes ont été expédiées à destination de l'Europe, de la Chine et des États-Unis.

La Côte-Nord possède deux papeteries sur son territoire, soit l'usine de la Corporation Quno à Baie-Comeau (acquise par Donohue au début de 1996) et celle d'Uniforêt à Port-Cartier. Pour la papetière de Baie-Comeau, les volumes de papier journal expédiés en 1994 ont été de 205 410 tonnes par bateau et 230 160 tonnes par le traversier-rail vers Matane.

11.4.2 De nombreuses installations portuaires

Outre les centres portuaires de Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre, le littoral de la Côte-Nord compte toute une série de petits ports échelonnés entre l'embouchure de la rivière Saguenay et la frontière orientale du Québec/Labrador à l'est de Blanc-Sablon.

On dénombre en effet le long de ce littoral qui s'étend sur une distance d'environ 1 200 km, plus d'une trentaine d'autres sites portuaires (31) comprenant plus d'une cinquantaine d'infrastructures maritimes diverses (quais, quais flottants, débarcadères, rampes de lancement,...).

La Carte 1 montre l'emplacement de ces nombreux sites portuaires disséminés le long de la côte, en plus d'indiquer les divers types de structures ou d'installations maritimes qu'on y retrouve de même que leur appartenance selon qu'il s'agisse d'une propriété privée ou publique (fédérale, provinciale ou municipale).

Le Tableau 1 présente une liste détaillée des sites portuaires et de leurs différentes installations, la vocation de celles-ci, une appréciation de l'état général de l'ouvrage ainsi que le nom des organismes gestionnaires correspondants.

Carte 1 à être insérée ici

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 1

INSTALLATIONS MARITIMES
EN 1996

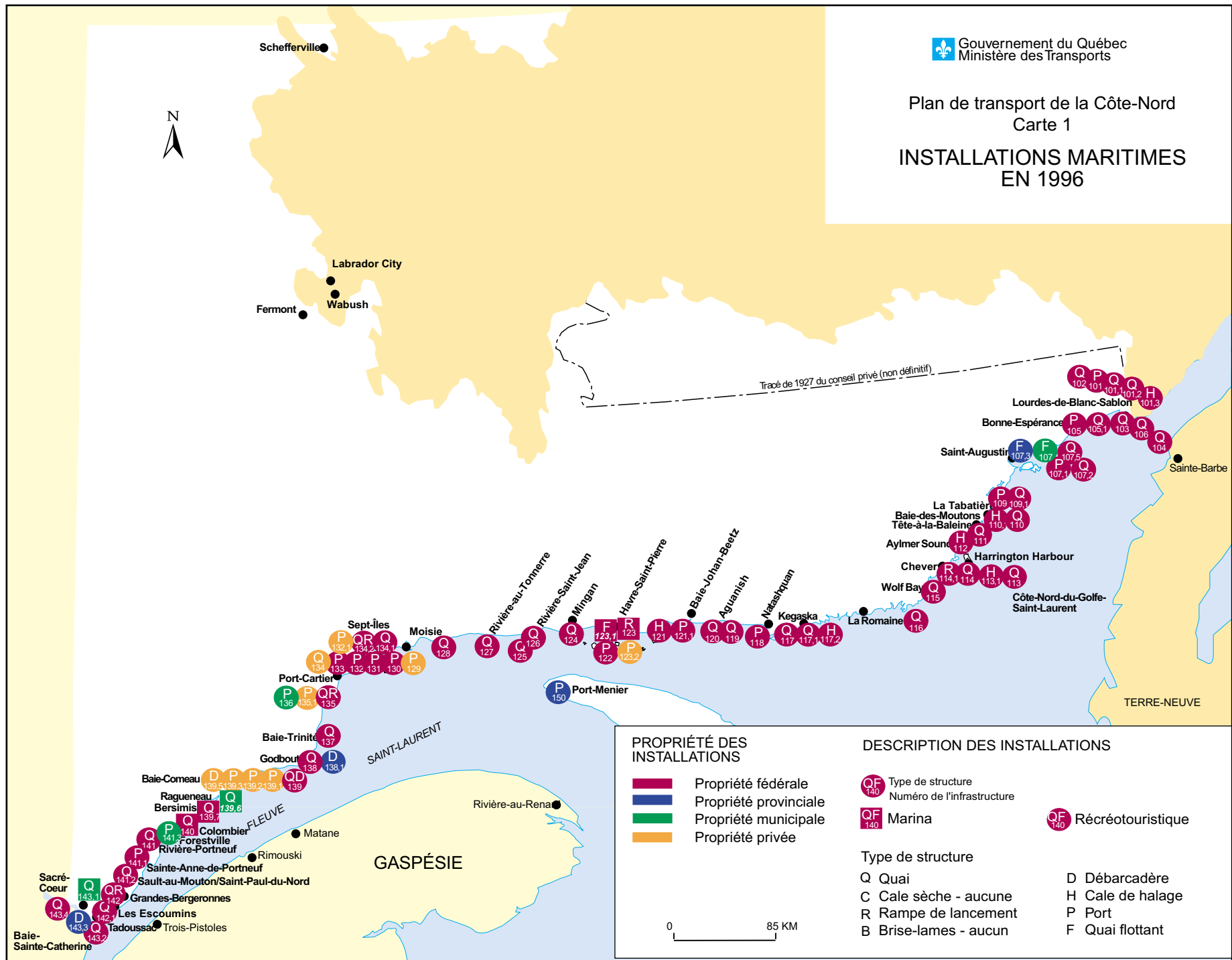


**TABLEAU 1: LES INSTALLATIONS PORTUAIRES
DE LA CÔTE-NORD (PAGE 1 DE 3)**

NOM DU PORT/ LOCALISATION	STRUCTURE (NO) ¹	ÉTAT GÉNÉRAL	VOCATION	GESTIONNAIRE
Sacré-Cœur	Quai (143.1)	Très bon	Récréotouristique	Municipalité de Sacré-Cœur
Tadoussac	Quai (143.2)	Très bon	Croisières-excursions	Havres et Ports
Anse-à-l'Eau/Tadoussac	Débarcadère (143.3)	Très bon	Traverse	STQ
Grandes-Bergeronnes	Quai et rampe de lancement (142)	Indéterminé	Pêche	Pêches et Océans
Les Escoumins	Débarcadère (142.1)	Passable	Traverse	Havres et Ports
Escoumins (Basques) / Les Escoumins	Quai (142.2)	Passable	Pêche	Pêches et Océans
Rivière-Portneuf/ Sainte-Anne-de-Portneuf	Quai et rampe de lancement (141)	Passable	Pêche	Pêches et Océans
Rivière-Portneuf/ Sainte-Anne-de-Portneuf	Port (141.1)	Indéterminé	Pêche	Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf
Sault-au-Mouton	Quai (141.2)	Indéterminé	Aucune activité	Havres et Ports
Forestville	Quai (141.3)	Indéterminé	Port commercial	Municipalité de Forestville
Rivière-Colombier/ Colombier	Rampe de lancement (140)	Indéterminé	Nautisme / Pêche	Pêches et Océans
Baie-Comeau	Quai et débarcadère (139)	Excellent	Port commercial / Traverse routière	Havres et Ports
Baie-Comeau	Quai QUNO (139.1)	Très bon	Port commercial	Cie de papier QUNO - Donohue
Baie-Comeau	Quai Reynolds (139.2)	Très bon	Port commercial	Société canadienne des Métaux Reynolds
Baie-Comeau	Quai Cargill (139.3)	Très bon	Port commercial	Cie Cargill
Baie-Comeau	Marina (139.4)	Excellent	Nautisme/ Récréotouristique	Club nautique de Baie-Comeau
Baie-Comeau	Débarcadère (139.5)	Très bon	Traverse ferroviaire	SOPOR
Ragueneau	Quai (139.6)	Très bon	Récréotouristique	Municipalité de Ragueneau
Betsiamites / Bersimis	Quai (139.7)	Indéterminé	Nautisme / Pêche	Havres et Ports
Godbout	Quai (138)	Passable	Pêche	Municipalité de Godbout
Godbout	Débarcadère (138.1)	Très bon	Traverse routière	STQ
Baie-Trinité	Quai (137)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Port-Cartier	Quai (136)	Très bon	Port commercial	Ville de Port-Cartier
Port-Cartier	Quai et rampe de lancement (135)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Port-Cartier	Quai (135.1)	Très bon	Port commercial	Cie minière Québec Cartier
Sept-Îles	Quai des remorqueurs (134)	Indéterminé	Havre	Cie minière IOC

**TABLEAU 1: LES INSTALLATIONS PORTUAIRES
DE LA CÔTE-NORD (PAGE 2 DE 3)**

NOM DU PORT/ LOCALISATION	STRUCTURE (NO) ¹	ÉTAT GÉNÉRAL	VOCATION	GESTIONNAIRE
Sept-Îles	Quai de la Ville (134.1)	Bon	Pêche / Récréotouristique	Pêches et Océans
Sept-Îles (Parc Bunge)	Quai et rampe de lancement (134.2)	Excellent	Pêche	Pêches et Océans
Sept-Îles	Quai des pétroliers (133)	Passable	Port commercial/ Vrac liquide	Ports Canada
Sept-Îles	Quai Pointe-aux-Basques (132)	Indéterminé	Port commercial	Ports Canada
Sept-Îles	Quai IOC (132.1)	Excellent	Port commercial	Cie minière IOC
Sept-Îles	Quai Monseigneur Blanche (131)	Indéterminé (barricadé en 1992)	Port commercial	Ports Canada
Pointe-Noire / Sept-Îles	Quai de La Relance (130)	Excellent	Port commercial	Ports Canada (Alouette inc.)
Sept-Îles	Marina (130.1)	Très bon	Nautisme	Club nautique de Sept-Îles
Pointe-Noire / Sept-Îles	Quai Wabush (129)	Très bon	Port commercial	Cie minière Wabush
Moisie	Quai (128)	Indéterminé (barricadé)	Pêche	Pêches et Océans
Rivière-au-Tonnerre	Quai (127)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Magpie / Rivière-Saint-Jean	Quai (126)	Indéterminé (barricadé)	Pêche	Pêches et Océans
Rivière-Saint-Jean	Quai (125)	Incendié et démolé (1993)	Pêche	Pêches et Océans
Mingan	Quai (124)	Barricadé	Pêche	Pêches et Océans
Havre-Saint-Pierre	Rampe de lancement (123)	Bon	Nautisme / Pêche	Pêches et Océans
Parc-Canada / Havre-St-Pierre	Quai flottant (123.1)	Bon	Récréotouristique	Parcs Canada
Havre-Saint-Pierre	Quai QIT (123.2)	Très bon	Port commercial	QIT - Fer et Titane
Havre-Saint-Pierre	Quai (122)	Bon	Port commercial / Pêche / Desserte	Havres et Ports
Baie-Johan-Beetz	Cale de halage (121)	Passable	Pêche	Pêches et Océans
Baie-Johan-Beetz	Quai (121.1)	Bon	Port commercial / Desserte	Havres et Ports
Aguanish - Ouest / Aguanish	Quai (120)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Aguanish - Est / Aguanish	Quai (119)	Dangereux (barricadé)	Pêche	Pêches et Océans
Natashquan	Quai (118)	Bon	Port commercial / Pêche / Desserte	Havres et Ports
Kegaska	Quai (117)	Bon	Port commercial / Desserte	Havres et Ports
Kegaska	Quai (117.1)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Kegaska	Cale de halage (117.2)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
La Romaine	Quai (116)	Très bon	Port commercial / Desserte	Havres et Ports
Wolf Bay	Quai (115)	Indéterminé	Pêche	Pêches et Océans
Chevery	Quai (114)	Passable	Transbordement	Pêches et Océans

**TABLEAU 1: LES INSTALLATIONS PORTUAIRES
DE LA CÔTE-NORD (PAGE 3 DE 3)**

NOM DU PORT/ LOCALISATION	STRUCTURE (NO) ¹	ÉTAT GÉNÉRAL	VOCATION	GESTIONNAIRE
Chevery	Rampe de lancement (114.1)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Harrington Harbour	Quai (113)	Très bon	Port commercial / Pêche / Desserte	Havres et Ports
Harrington Harbour	Cale de halage (113.1)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Aylmer Sound	Cale de halage (112)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Tête-à-la-Baleine	Quai (111)	Excellent	Port commercial / Desserte	Havres et Ports
Baie-des-Moutons	Quai et rampe de lancement (110)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Baie-des-Moutons	Cale de halage (110.1)	Indéterminé	Pêche	Pêches et Océans
La Tabatière	Quai (109)	Bon	Port commercial / Pêche / Desserte	Havres et Ports
La Tabatière	Quai (109.1)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Saint-Augustin Village	Quai flottant (107)	Passable	Traverse de passagers	Municipalité de Saint-Augustin
Pointe-à-la-Truite / Saint-Augustin	Quai (107.1)	Excellent	Port commercial / Desserte	Havres et Ports
Saint-Augustin (Rivière)	Quai (107.2)	Passable	Pêche / Transbordement	Pêches et Océans
Saint-Augustin (Aéroport)	Quai flottant (107.3)	Très bon	Traverse de passagers	MTQ
Ile-de-la-Conserverie (Saint-Augustin)	Quai (107.5)	Dangereux	Pêche / Ancien quai de la desserte	Havres et Ports
Rivière-Saint-Paul (Baie Chevalier)	Quai (106)	Indéterminé	Pêche	Pêches et Océans
Vieux-Fort / Bonne Espérance	Quai (105)	Passable	Port commercial / Desserte	Havres et Ports
Vieux-Fort / Bonne Espérance	Quai (105.1)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Salmon Bay / Bonne Espérance	Quai (104)	Indéterminé (en voie d'abandon)	Pêche	Pêches et Océans
Middle Bay / Bonne-Espérance	Quai et cale de halage (103)	Indéterminé	Pêche	Pêches et Océans
Baie-de-Brador / Blanc-Sablon	Quai (102)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Blanc-Sablon	Quai (101)	Très bon	Port commercial / Desserte / Traverse	Havres et Ports
Blanc-Sablon	Quai (grand) (101.1)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Blanc-Sablon	Quai (petit) (101.2)	Passable	Pêche (peu utilisé)	Pêches et Océans
Blanc-Sablon	Cale de halage (101.3)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Port-Menier / Île d'Anticosti	Quai et débarcadère (150)	Très bon	Port commercial / Desserte / Traverse	MTQ

(1) Numéro de référence correspondant à la Carte 1.

Source : Direction du transport multimodal, MTQ, 1997.

11.5 Description des ports de la Côte-Nord

La présente section décrit les principales infrastructures portuaires de la Côte-Nord.

11.5.1 Le port de Baie-Comeau

Situé près de l'embouchure de la rivière Manicouagan, le port de Baie-Comeau est constitué de plusieurs infrastructures tant publiques que privées. Outre le port de refuge érigé en 1983-84 et servant pour la marina et les pêcheurs, le port comporte 3 zones différentes.

a) La zone des installations du quai fédéral

Le quai fédéral public s'étend vers le nord-est, puis vers le nord pour former un bassin protégeant les 4 postes d'amarrage à l'intérieur du quai public (quai brise-lames et quai Ro-Ro), le quai privé de la compagnie Quno ainsi que les installations du traversier routier (débarcadère de la Société des traversiers du Québec) et du traversier ferroviaire (débarcadère de la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau/Hauterive).

Paramètres physiques des ouvrages :

Quai	Brise-lames	Ro-Ro	STQ	SOPOR
Postes à quai	3	1	1	1
Longueur	445 m	220 m	95 m	120 m
Profondeur d'eau	8,5-9,0 m	9,5 m	7,0 m	7,0 m

b) La zone des installations de Cargill

Situé à l'extrémité est du port de Baie-Comeau, le complexe portuaire de la compagnie Cargill ltée permet le transbordement des céréales en provenance des Grands-Lacs pour expédition outre-mer.

Paramètres physiques du complexe :

Quai	Sud-Est	Nord-Ouest
Postes à quai	1	2
Longueur	212 m	178 m
Profondeur d'eau	10 m	13-14 m

c) La zone des installations de Reynolds

Situé à 1 km au nord du quai fédéral public, le complexe portuaire de l'aluminerie Reynolds est composé de 3 postes d'amarrage formant un bassin intérieur et utilisé pour la réception des matières premières servant à la production d'aluminium et pour l'expédition de produits semi-finis.

11.5.2 Le port de Port-Cartier

Situé à 130 km en aval de Baie-Comeau, Port-Cartier possède le plus grand port artificiel au monde. Creusé à même le roc et muni d'une étroite embouchure, son bassin de forme rectangulaire est abrité par des murs protecteurs ou brise-lames s'avancant en haute-mer et protégeant les 4 postes de mouillage.

Le bassin intérieur mesure 762 m de long par 137 m de large, et les installations portuaires permettent l'accostage sur une longueur de plus de 1 200 m avec une profondeur d'eau disponible de 17 m à marée basse. On y retrouve au nord le quai de chargement de minerai de la compagnie minière Québec Cartier et au sud les élévateurs à céréales des Silos Port-Cartier. À l'ouest, il y a un quai de service pour les remorqueurs. Ce port est de propriété privée ; aucun droit portuaire n'est donc imposé aux navires.

Un peu en amont de la zone des installations portuaires privées, sur la pointe ouest de la baie des Cayes Noires, se trouve le quai appartenant à la Ville de Port-Cartier et loué par la compagnie Uniforêt pour ses expéditions de papier.

11.5.3 Le port de Sept-Îles

Véritable port naturel en eau profonde, le port de Sept-Îles est situé à l'intérieur d'une vaste baie circulaire protégée des eaux troubles du golfe Saint-Laurent par un rempart d'îles, au nombre de sept, placées à l'entrée même de la baie.

Le port de Sept-Îles est un port divisionnaire de la Société canadienne des ports (SCP). Il est constitué d'un ensemble d'infrastructures portuaires appartenant à des entreprises privées ou à des organismes publics, principalement la SCP (Ports Canada). Ces infrastructures se répartissent comme suit :

a) Installations de la compagnie minière IOC :

- les quais d'IOC sont situés à l'entrée est de la baie, sur la Pointe-aux-Basques, et sont adjacents à des terrains d'entreposage et de manutention du minerai de 200 hectares qui ne sont que partiellement utilisés aujourd'hui ; ces quais comprennent le quai original (quais nos 1 et 1A) utilisé pour la réception de matières

premières et de cargo général, et le quai de chargement en eau profonde (quai no 2) utilisé pour le chargement du minerai de fer.

b) Installations de la SCP :

- le quai de Pointe-aux-Basques est situé dans le prolongement vers le nord des quais de la minière IOC ; ce terminal est utilisé pour le transbordement de marchandises diverses et possède des entrepôts ayant une surface de près de 3 000 m² ;
- le quai pétrolier, situé un peu au nord du quai précédent, est relié à une vingtaine de réservoirs appartenant à des distributeurs de produits pétroliers (essence, huile et mazout) ;
- le quai Monseigneur-Blanche, construit sur pilotis à la suite des installations précédentes, comprend des entrepôts d'une surface de plus de 4 400 m² et est utilisé pour le cargo général et par les navires côtiers ;
- le quai de La Relance est situé au sud-ouest de la baie, à Pointe-Noire, et est adjacent à 10 hectares de terrain remblayé accessible à une zone industrielle en partie occupée par une usine d'électrolyse d'aluminium ; il comprend des convoyeurs, des silos, de l'équipement de transbordement et des hangars. Ces installations sont utilisées par Aluminerie Alouette et la minière Wabush. Servant à la réception et à l'expédition de vracs solides et de marchandises diverses, le terminal maritime dispose également d'une rampe Ro-Ro ;
- le quai du traversier-rail complète l'ensemble des installations de la SCP à Pointe-Noire ; terminé en 1994, il comprend une rampe d'accès amovible et une aire de triage pour les wagons.

c) Terminal maritime de Mines Wabush :

- le quai de Mines Wabush à Pointe-Noire est utilisé pour l'expédition du minerai de fer et la réception de bentonite, de pierre à chaux et de cargo général.

d) Paramètres physiques des ouvrages énumérés ci-dessus :

QUAI	IOC 1-1A	IOC 2	Mines Wabush	Traversier-rail
Postes à quai	2	1	2	1
Longueur	490 m	267 m	488 m	141 m
Profondeur d'eau	12 m	18 m	11 m	10 m

QUAI	Pointe-aux-Basques	Pétrolier	Monseigneur-Blanche	La Relance
Postes à quai	1	1	1	1
Longueur	183 m	150 m	244 m	260 m
Profondeur d'eau	8,3 m	12 m	8 m	14 m

e) Dans le secteur portuaire, on retrouve plusieurs autres installations dont un quai pour les pêcheurs et une marina privée. En voici la liste avec leurs propriétaires respectifs :

Installations	Propriétaires
Bassin des remorqueurs	Compagnie minière IOC
Parc d'hivernage	Parc d'hivernage de Sept-Îles inc.
Havre de pêche	Pêches et Océans Canada
Port de plaisance	Club nautique de Sept-Îles inc.
Quai du parc urbain	Pêches et Océans Canada
Réserve navale canadienne	Ministère de la Défense

11.5.4 Le port de Havre-Saint-Pierre

Situé à environ 220 km à l'est de Sept-Îles, le port de Havre-Saint-Pierre dessert plusieurs utilisateurs dont, entre autres, la compagnie Relais Nordik inc. qui exploite la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord à l'aide des navires "Nordik Express" et "JAZ Desgagnés" (navire d'appoint). Le Nordik Express fait un arrêt au port (quai de Transports Canada) deux fois par semaine.

Le traversier saisonnier Nordik Passeur a effectué l'embarquement et le débarquement de touristes à cet endroit pendant trois années consécutives avant de mettre fin définitivement à ses activités à l'automne de 1996. Il assurait la liaison entre Rivière-au-Renard (Gaspésie), Port-Menier (Île d'Anticosti), Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz.

Le port supporte également des activités de pêche commerciale ainsi que des activités liées aux croisières (Archipel de Mingan). Une base nautique multifonctionnelle en cours de construction en 1995-1996 du côté est du quai de Transports Canada, viendra supporter les activités de Parcs Canada et donner refuge aux navires de plaisance. Du côté ouest du quai se trouve une rampe de mise à l'eau (Pêches et Océans).

Enfin, à la limite ouest du port, un quai privé, propriété de la compagnie Québec Fer et Titane (QIT), permet l'expédition de minerai d'ilménite vers les installations de la compagnie à Tracy ainsi que vers les marchés internationaux.

Paramètres physiques des principaux ouvrages :

Quai	Transports Canada *		QIT
Construction	Palplanches d'acier		Béton
Postes à quai	No 1	No 2	1
Longueur	93 m	46 m	198 m
Profondeur d'eau	7,5 m	7,5 m	nd

* Le trafic commercial utilise exclusivement le poste à quai No 2 (côté ouest), le poste No 1 (côté est) étant trop détérioré.

11.5.5 Le port de Baie-Johan-Beetz

Le quai de Baie-Johan-Beetz, petite localité située à 65 km à l'est de Havre-Saint-Pierre, était utilisé principalement pour l'approvisionnement hebdomadaire de la population locale en marchandises générales par la compagnie Relais Nordik qui détient le contrat de la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord. Avec l'ouverture du prolongement de la route 138 reliant Havre-Saint-Pierre à Natashquan à l'automne de 1996 le quai a perdu une grande partie de son utilité.

Propriété de Transports Canada, le quai en forme de T est situé sur le côté ouest de la baie ; il est muni à sa tête d'une rampe fixe privée qui servait pour les opérations du traversier saisonnier Nordik Passeur. Une cale de halage (Pêches et Océans) située du côté nord du quai vient compléter les installations maritimes.

Paramètres physiques de l'ouvrage :

Quai	Transports Canada
Construction	Bois / Pavé de bois
Postes à quai	1
Longueur	40 m
Profondeur d'eau	4,8 m

11.5.6 Le port de Natashquan

Le quai de Natashquan est situé à une distance de quelques kilomètres seulement de la municipalité.

Propriété de Transports Canada, le quai est principalement utilisé par le bateau (Nordik Express) de la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord pour l'approvisionnement hebdomadaire de la population locale en marchandises générales, ainsi que par une flottille de pêche durant la saison. Relié depuis l'automne 1996 au réseau routier provincial (route 138), le quai est moins utilisé pour l'approvisionnement de la région en produits pétroliers, cet approvisionnement s'effectuant maintenant en grande partie par camions.

Reconstruit en 1984, le quai est en très bon état. Orienté en direction est-ouest, il dispose du côté nord de 2 postes d'accostage et d'une aire d'entreposage extérieure permettant l'entreposage temporaire de conteneurs ; du côté sud où se trouve le poste d'accostage No 1, le quai est muni d'un pipeline (oléoduc) le reliant à des réservoirs pétroliers, autrefois propriété d'Ultramar et aujourd'hui exploité par la Fiducie pour l'approvisionnement en hydrocarbure de la Moyenne et Basse-Côte-Nord.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada		
Construction	Palplanches d'acier / Pavé de béton		
Postes à quai	No 1	No 2	No 3
Longueur	80 m	40 m	40 m
Profondeur d'eau	4,0 m	4,5 m	3,0 m

Outre les modifications déjà observées pour l'approvisionnement de la région en produits pétroliers, d'autres changements importants pourraient survenir en rapport avec les activités traditionnelles au quai de Natashquan suite à l'ouverture de la route 138. Ce quai pourrait en effet perdre une grande partie de son utilité pour l'approvisionnement de la population locale ; en contrepartie cependant, il pourrait être appelé à devenir un port de tête de ligne ou d'expédition de marchandises pour la desserte maritime des localités de la Basse-Côte-Nord.

11.5.7 Le port de Port-Menier

Le quai du village de Port-Menier est situé à la pointe ouest de l'île d'Anticosti, dans la baie Gamache (baie Ellis) du côté sud de l'île. Cette baie offre le seul mouillage bien abrité et le seul port d'Anticosti.

Propriété du gouvernement du Québec, le quai est situé du côté nord-est de la baie constituant le prolongement vers le sud d'une longue chaussée ou jetée d'approche depuis le rivage.

Outre les activités de pêche et de navigation de plaisance, le quai est utilisé principalement pour l'approvisionnement de la population locale par la compagnie Relais Nordik qui assure la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord et par Ultramar pour la livraison de produits pétroliers.

Le quai est muni à son extrémité d'une rampe de mise à l'eau du côté ouest. Du côté est, depuis l'enracinement du quai, un brise-lames s'avance dans la baie de façon parallèle au quai jusqu'à la hauteur de la tête de ce dernier, assurant ainsi une bonne protection aux navires mouillant dans la rade.

Le côté est du quai offre un poste d'amarrage de 210 m de long. Un hangar est érigé au bout du quai. Le poste à quai situé devant le hangar

est réservé à l'usage du Nordik Express. Le quai est équipé d'un oléoduc pour la réception de produits pétroliers. Un nouveau débarcadère a été construit sur la face nord du quai située au fond de la rade.

11.6 Description des ports de la Basse-Côte-Nord

Les pages qui suivent présentent une description sommaire des principales infrastructures portuaires de la Basse-Côte-Nord, cette partie du territoire de la Côte-Nord constituée d'une étroite bande littorale de quelque 500 kilomètres de longueur et s'étendant depuis la limite est de Natashquan jusqu'à Blanc-Sablon, près de la frontière du Québec et du Labrador.

Les localités situées le long de cette bande littorale, au nombre d'une quinzaine, ont comme point commun de n'être pas reliées au réseau routier québécois et de dépendre presque exclusivement du transport maritime pour leur approvisionnement ou leurs besoins en transport.

Les quais se révèlent donc des infrastructures importantes pour ces populations isolées. Ceux-ci sont utilisés principalement pour l'approvisionnement hebdomadaire des populations locales en marchandises générales par la compagnie Relais Nordik inc. qui détient le contrat pour la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord (navire Nordik Express) ainsi que pour la réception de produits pétroliers provenant de la raffinerie Ultramar de Saint-Romuald. Les installations portuaires de la Basse-Côte-Nord servent également à la manutention et à l'expédition des produits de la pêche.

11.6.1 Le port de Kegaska

Le quai de Kegaska est situé à environ 60 kilomètres à l'est de Natashquan, à faible distance de la pointe nord-est de l'île de Kegaska. Outre le Nordik Express, plusieurs navires de pêche utilisent le quai, propriété de Transports Canada.

Ce quai en forme de T sert également de protection (contre les forts vents d'est) pour les installations de Pêches et Océans situées du côté sud-ouest (quai de pêcheurs et cale de halage). Le quai des pêcheurs d'une longueur de 30 m est perpendiculaire à l'enracinement du quai de Transports Canada. On y retrouve également de ce côté une usine de transformation de produits de la mer (crabe, homard et pétoncle).

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada
Construction	Pavé de béton
Postes à quai	1
Longueur	44,5 m
Profondeur d'eau	5,6 m

11.6.2 Le port de La Romaine

Situé à une cinquantaine de kilomètres en aval de Kégaska, le quai de La Romaine est relié au village par une route locale d'une longueur d'environ deux kilomètres. Ce quai, propriété de Transports Canada et orienté franc sud, est pourvu d'un oléoduc pour la réception de produits pétroliers (poste à quai no 1 - côté est), ainsi que d'une rampe amovible pour la machinerie lourde (poste à quai no 2 - côté ouest).

Une salle d'attente pour les passagers utilisant la desserte maritime a été aménagée à même le hangar de Transports Canada servant d'entrepôt pour les marchandises.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada	
Construction	Pavé de béton	
Postes à quai	1 (est)	2 (ouest)
Longueur	63 m	60 m
Profondeur d'eau	5,0 m	4,5 m

11.6.3 Le port de Harrington Harbour

Propriété de Transports Canada, le quai de Harrington Harbour est situé sur une île à quelque 120 kilomètres à l'est de La Romaine. Protégé des vents et des eaux tourmentées du golfe par plusieurs petites îles, ce quai sert au ravitaillement des populations de trois villages, soit Harrington Harbour, Chevery et Aylmer Sound. La redistribution des marchandises à ces deux derniers endroits est effectuée à l'aide d'un petit traversier.

Le quai dispose de deux postes d'accostage principaux et d'oléoducs pour le transport de produits pétroliers. Orienté en direction est, il est muni du côté sud d'un débarcadère à bas niveau pour l'utilisation des pêcheurs et, du côté nord, d'une rampe fixe inclinée pour l'usage du traversier et de pompes de distribution de carburant (essence et diesel).

On retrouve également de ce côté, adjacents à la rampe, le hangar de Transports Canada ainsi que la salle d'attente pour les passagers qui utilisent les services de la desserte maritime (Nordik Express) ou du bateau-taxi reliant le quai fédéral aux villages de Chevery et d'Aylmer Sound.

Une usine de transformation de poissons située à proximité du hangar et une cale de halage (Pêches et Océans) viennent compléter l'ensemble des installations de ce site portuaire.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada	
Construction	Pavé de béton	
Postes à quai	1 (sud)	2 (nord)
Longueur	56 m	50 m
Profondeur d'eau	4 m	4 m

11.6.4 Le port de Tête-à-la-Baleine

Situé sur la pointe sud de l'île du Grand Rigolet Ouest, à quelque 35 kilomètres en aval du port de Harrington Harbour, le quai de Tête-à-la-Baleine est accessible depuis le village du même nom qui est localisé plus au nord par une route locale d'une longueur d'environ 15 kilomètres.

Outre le quai, Transports Canada y possède un hangar comprenant une salle d'attente pour les passagers de la desserte maritime. Un pipeline relie le quai à des réservoirs de produits pétroliers qui s'élèvent à faible distance au nord du quai. Une rampe de mise à l'eau est située du côté est du quai, alors que de l'autre côté on y retrouve une usine de transformation de poissons.

Le quai de pêcheurs (Pêches et Océans) est relié au quai commercial par l'approche du côté ouest ; la tête de ce dernier ayant la forme d'un T crée un bassin assurant une protection aux navires de pêche.

Advenant la construction d'un lien routier entre Tête-à-la-Baleine, Aylmer Sound et Chevery, une partie du volume de marchandises actuellement livrées au quai de Harrington Harbour pourrait être réacheminée vers celui de Tête-à-la-Baleine.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada
Postes à quai	1
Longueur	56 m
Profondeur d'eau	5,7 m

11.6.5 Le port de La Tabatière

À une quarantaine de kilomètres à l'est de Tête-à-la-Baleine se trouve le village de La Tabatière, le plus important centre de pêche de la Basse-Côte-Nord. Le quai est situé à l'extrémité nord du village dans la baie de La Tabatière, un site relativement bien protégé des vents.

Outre le Nordik Express, une flotte considérable de navires de pêche utilise le quai de Transports Canada attenant aux installations du

ministère québécois de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (quai, bassin de mise à l'eau et parc d'hivernement pour bateaux de pêche) situées du côté sud du quai fédéral. Plusieurs bâtiments servant à la transformation du poisson sont situés sur la propriété fédérale. Un oléoduc relie le quai à des réservoirs situés du côté ouest.

Une route locale permet d'accéder au village de Mutton Bay à une dizaine de kilomètres à l'ouest de La Tabatière.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada	
Postes à quai	1	2
Longueur	55,7 m	69,9 m
Profondeur d'eau	5,4 m	6,0 m

11.6.6 Le port de Pointe-à-la-Truite (Saint-Augustin)

Le quai de Pointe-à-la-Truite est situé du côté sud de la baie de Saint-Augustin, à une cinquantaine de kilomètres à l'est de La Tabatière. Il s'agit d'un havre naturel bien protégé par la présence de nombreuses îles.

Propriété de Transports Canada, le quai sert principalement à l'approvisionnement en marchandises des résidents du village de Saint-Augustin situé plus au nord, à une dizaine de kilomètres à l'intérieur des terres, sur la rive est de la rivière Saint-Augustin. Aucune route relie le quai au village. Une barge équipée de moteurs hors-bord assure la navette entre le quai fédéral et le village non accessible aux plus gros navires.

Le quai de Pointe-à-la-Truite est une nouvelle structure construite au cours des années 1985-1990, en remplacement de l'ancien quai aujourd'hui désaffecté situé à un kilomètre à l'est sur l'île de la Conserverie.

Le quai est de forme irrégulière et comprend trois sections (principale, est, ouest). Il est muni du côté ouest d'un débarcadère à bas niveau et d'une rampe de mise à l'eau. Du côté est, adjacent à un entrepôt de marchandises, on retrouve la salle d'attente pour les passagers de la desserte maritime. Un oléoduc relie le quai à des réservoirs de produits pétroliers situés au sud sur des terrains de la compagnie Ultramar.

Le quai des pêcheurs (Pêches et Océans) qui est situé au village vient compléter les installations maritimes.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada		
Construction	Pavé de béton		
Postes à quai	1 (ouest)	2 (nord)	3 (est)
Longueur	19,5 m	60,4 m	26,9 m
Profondeur d'eau	7,0 m	7,0 m	2,5 m

11.6.7 Le port de Vieux-Fort

Poursuivant notre route maritime vers le détroit de Belle-Isle, environ 70 kilomètres séparent le quai de Vieux-Fort de celui de Pointe-à-la-Truite. À Vieux-Fort, une route locale (tronçon de la 138) se dirige vers l'est reliant cette municipalité à celle de Blanc-Sablon à quelque 75 kilomètres plus loin, traversant les localités de Rivière-Saint-Paul, Middle Bay, Brador et Lourdes-de-Blanc-Sablon.

Le quai de Vieux-Fort appartient à Transports Canada et est principalement utilisé par le Nordik Express. Une section du quai est cependant condamnée (capacité portante nulle) et la vie utile de l'ouvrage sera bientôt atteinte. Il y a un quai de pêche à proximité (Pêches et Océans) et une usine de transformation de poissons est située du côté nord.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada
Construction	Pavé de bois et de béton
Postes à quai	1
Longueur	36,7 m
Profondeur d'eau	5,9 m

11.6.8 Le port de Blanc-Sablon

Le quai de Blanc-Sablon est situé à l'extrémité est de la Côte-Nord québécoise, à l'entrée du détroit de Belle-Isle séparant le Labrador et le nord de l'île de Terre-Neuve.

Propriété de Transports Canada, ce quai sert principalement à la réception de marchandises générales (Nordik Express) et de produits pétroliers (Ultramar) ainsi que pour les opérations journalières du traversier saisonnier (Northern Princess) reliant Blanc-Sablon à Sainte-Barbe (Terre-Neuve) et permettant le transport de véhicules de passagers et de marchandises entre les deux rives.

Orienté en direction est et ayant une longueur de 280 mètres, le quai offre une protection physique à la rampe d'embarquement fixe desservant le traversier et au quai de pêcheurs (Pêches et Océans) tous deux situés

du côté nord. Le quai est muni d'un oléoduc le reliant à des réservoirs pétroliers situés à faible distance à l'ouest. L'entrepôt de Transports Canada sis à l'enracinement du quai comporte une salle d'attente pour les passagers de la desserte maritime et du traversier. Le quai de pêcheurs en forme de L offre une profondeur d'eau de 4 m le long de sa face externe qui mesure 55 mètres.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada	
Construction	Pavé de bois	
Postes à quai	1 (nord)	2 (sud)
Longueur	70 m	60 m
Profondeur d'eau	6 m	7 m

Le havre offre une bonne protection contre les glaces mais il est très exposé aux vents.

11.7 Les traverses maritimes

Les traversiers constituent un moyen de transport important pour les populations côtières et insulaires, ainsi que pour les localités dont l'accès nécessite la traversée d'un lac, d'une rivière ou d'un fleuve, là où il n'y a pas de ponts.

Le territoire de la Côte-Nord, incluant celui de la Basse-Côte-Nord, est desservi par cinq traverses maritimes fonctionnant sur une base annuelle ou saisonnière. Ce sont les traverses de :

- 1° Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine ;
- 2° Baie-Comeau / Matane / Godbout ;
- 3° Les Escoumins / Trois-Pistoles ;
- 4° Blanc-Sablon / Sainte-Barbe (Terre-Neuve) ; et
- 5° la traverse ferroviaire Baie-Comeau / Matane.

Cette dernière permet à une partie de la Côte-Nord d'être reliée au réseau ferroviaire nord-américain.

Un nouveau service de traversier (saisonnier) visant tout spécialement le créneau de la clientèle touristique inaugurerait le 2 septembre 1997 le début de ses opérations entre Forestville et Rimouski.

Enfin, un service de traverse maritime implanté à titre expérimental pendant la saison touristique entre Havre-Saint-Pierre et la Gaspésie via l'île d'Anticosti a dû mettre fin à ses activités à l'automne de 1996 après trois ans d'opération déficitaire.

Les services de traversiers peuvent varier selon le type de propriété (exploitants privés ou gouvernementaux), le type de navires (petits transbordeurs ou gros navires) ou l'exploitation (services saisonniers ou offerts à l'année longue, services comportant des frais ou sans frais).

Au Québec, la majorité des services de traversiers existants ont été au début instaurés et exploités par des compagnies privées, bien que certaines traverses firent par la suite l'objet de subventions gouvernementales afin d'assurer leur maintien ou la gratuité de leur utilisation.

Ce n'est que vers la fin des années '60 que le gouvernement du Québec décida de prendre en charge la propriété et l'exploitation de certaines traverses maritimes.

Ainsi, la Société des traversiers du Québec, organisme constitué par une loi spéciale de l'Assemblée nationale le 4 juin 1971, s'est vu confier comme mission principale de fournir des services de transport de passagers et de véhicules par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés au Québec.

Aujourd'hui, la Société exploite à longueur d'année cinq traverses maritimes, alors que trois autres comportant un service saisonnier sont exploitées en collaboration avec l'entreprise privée.

11.7.1 La traverse Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine

L'existence d'un service de traversier entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine à l'embouchure de la rivière Saguenay remonte à la fin des années 1920.

En juillet 1980, la Société des traversiers du Québec (STQ) se portait acquéreur de cette traverse qui fut jusqu'alors exploitée par l'entreprise privée, en l'occurrence la Compagnie de navigation Charlevoix-Saguenay, une filiale du groupe Clarke Transport. Trois bacs pouvant transporter une trentaine de véhicules chacun étaient en service entre les deux rives et les infrastructures terrestres étaient la propriété du gouvernement fédéral.

L'ensemble des équipements tant maritimes que terrestres ne répondant plus à la demande toujours croissante des usagers, le gouvernement du Québec décida de moderniser cette traverse. Deux traversiers neufs d'une capacité de 60 automobiles ou 15 camions-remorques chacun (le Jos-Deschênes et le Armand-Imbeau) furent alors affectés à cette traverse et les infrastructures étaient reconstruites afin de faciliter l'accostage des navires et d'accélérer l'embarquement et le débarquement des véhicules.

Depuis lors, l'achalandage n'a cessé de croître à cette traverse. Entre 1985 et 1995, on a observé plus de 65 % d'augmentation pour le nombre annuel total de véhicules, celui-ci étant passé de 431 820 à 715 324, alors que pour cette même période le nombre annuel de camions-remorques empruntant cette traverse a plus que doublé, celui-ci passant de plus de 43 000 qu'il était en 1985 à près de 95 000 en 1995.

C'est une moyenne mensuelle d'environ 6 725 camions-remorques qui a été enregistrée pour la période couvrant les années 1993, 1994 et 1995.

La traverse de Tadoussac est de plus en plus affectée par le passage de camions-remorques, particulièrement pendant la période touristique. Un camion-remorque occupe l'espace de quatre véhicules automobiles. On constate que plusieurs véhicules attendent quotidiennement sur l'une ou l'autre des rives du Saguenay. Les usagers de la traverse doivent donc subir en certaines périodes de l'année les inconvénients reliés aux files d'attente.

La gratuité du transport à cet endroit, les attraits touristiques de la région de même qu'une progression constante du camionnage, lequel s'est accru considérablement ces dernières années suite à une augmentation des activités industrielles sur la Côte-Nord (exploitation de nouveaux territoires de coupes forestières, nouvelles scieries et aluminerie), expliqueraient en bonne partie cet accroissement de l'achalandage.

Afin de réduire les files d'attente aux abords de la traverse, on procéda à l'ajout d'un troisième navire durant la période d'été 1995. On procéda ensuite à l'allongement des deux navires réguliers de façon à porter leur capacité à 75 véhicules chacun, en plus d'annoncer la construction d'un navire polyvalent afin d'augmenter la capacité du service et de faciliter les remplacements en cas de réparations aux navires réguliers. La STQ prenait d'ailleurs possession de ce navire (le traversier Félix-Antoine-Savard) à l'automne de 1997, construit au coût de 37 millions de dollars au chantier de la MIL Davie. Ce navire qui est venu s'ajouter à la flotte de la STQ sera utilisé aux traverses où le besoin se fera sentir.

En avril 1997, le ministre des Transports du Québec annonçait la réalisation d'une étude sur la problématique du lien maritime entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine et une évaluation de la pertinence de construire un pont entre les deux rives.

a) Fiche technique des traversiers :

Nom du navire		Armand-Imbeau	Jos-Deschênes
Longueur hors tout (m)		81,97	81,97
Largeur hors tout (m)		21,8	21,8
Tirant d'eau (m)		3,66	3,66
Hauteur libre (m)		5,75	5,75
Jauge brute (tonneaux)		1702	1702
Jauge nette (tonneaux)		510	510
Puissance C.V.		3200	3200
Vitesse (noeuds)		12,5	12,5
Embarquement		bouts	bouts
Capacité	Passagers	400	400
	Véhicules	75	75
Année de construction		1980	1980
Constructeur		Marine Industrie	Marine Industrie
Coût de construction (millions)		5	5
Année de modernisation		1996	1997
Coût de modernisation (millions)		14	14
Vie utile résiduelle (en 1997)		25 ans	25 ans
Année de remplacement		2022	2022
Coût de remplacement (millions)		50	50
Âge actuel du navire (en 1997)		17 ans	17 ans

b) Infrastructures :

Depuis le 31 mars 1993, les infrastructures portuaires (quais et bâtiments) de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine sont la propriété de la STQ.

	Tadoussac	Baie-Sainte-Catherine
Valeur présente (millions)	11	9
Vie utile (en 1996)	30 ans	30 ans
Année de construction	1979	1979
Modification (année)	N/D	1996
Année de remplacement	2019	2029

c) Achalandage :

Année	1989-90	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95	1995-96
Véhicules 000	570,8	600	612,3	614,2	643,4	679,2	715,3
Passagers 000	1475,0	1546,9	1591,0	1623,1	1690,4	1745,0	1801,9

Plus de 60 % de l'achalandage est réalisé durant les mois de juin à septembre et près de 39 % en juillet et août.

d) Exploitation du service de traversier :

Exercice	1989-90	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
Subvention (000)	5255,1	6323,7	6378,7	5278,7	6298,4	7752,2
Revenus (000)	27,1	26,8	22,8	25,1	26,3	28,6
Total frais d'exploitation (000)	5283,7	6351,6	6902,7	5304,8	6325,6	7780,8

e) Personnel :

	Personnel naviguant	Personnel terrestre
Basse saison	48	6
Haute saison	56	7

f) Fréquence du service et tarification :

Le service de traverse maritime à cet endroit est offert gratuitement et à l'année longue. Il est considéré comme faisant partie intégrante de la route 138 et permet de franchir la rivière Saguenay en une dizaine de minutes (distance de 1,6 km).

Les départs sont fréquents des deux côtés de la rive, le jour et la nuit. Il y a des départs simultanés de chaque rive à toutes les 15, 20, 40 ou 60 minutes dépendamment de la période de la journée et de la saison.

11.7.2 La traverse Baie-Comeau / Matane / Godbout

La STQ exploite un service de traversier douze mois par année pour les passagers et les véhicules entre Matane et Baie-Comeau d'une part, et entre Matane et Godbout d'autre part, afin d'assurer un lien entre la rive nord et la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

Cette traverse entre Matane et la Côte-Nord a été mise en service au début des années '60 par la compagnie La Traverse Matane Godbout ltée. À la fin de 1974, le gouvernement du Québec décide de renforcer ce lien maritime et d'y assurer un service garanti à l'année longue par la mise en opération d'un traversier brise-glace, le Camille-Marcoux, lequel est entré en service en mars 1975.

Un an plus tard, le gouvernement du Québec fait l'acquisition de la compagnie La Traverse Matane Godbout ltée et transfère ses actifs à la STQ. Cette dernière a depuis la responsabilité de l'opération de ce service de traversier.

Contrairement à la traverse de Tadoussac qui affiche une progression constante de son achalandage depuis 1980, la traverse de Matane, elle, a vu son achalandage varier continuellement au cours de cette même période. L'achalandage à cet endroit a suivi une évolution d'allure plutôt sinusoïdale entre les années 1980 et 1995, atteignant un sommet en 1981 et 1990 et présentant un creux en 1986 et 1993.

Ainsi, plus de 99 000 véhicules ont utilisé annuellement cette traverse en 1980 et 1981. À la fin de 1981, une importante baisse de l'achalandage a commencé à se manifester pour se poursuivre jusqu'en 1986 où l'on n'a enregistré que 72 742 véhicules. En 1987, on note une légère remontée de l'achalandage qui atteindra un sommet en 1990 avec près de 105 000 véhicules cette année-là. Il faudra alors se reporter aux années 1976 et 1977 pour retrouver un niveau comparable ou supérieur de trafic, soit 104 953 et 114 916 véhicules respectivement. En 1991, on constate une nouvelle baisse qui se poursuivra jusqu'en 1993 (89 139 véhicules), laquelle sera suivie d'une légère remontée avec 90 738 véhicules en 1994 et 93 720 véhicules en 1995.

Le trafic lourd (camions et camions-remorques) qui représente environ 10 % de la clientèle à cette traverse semble, pour sa part, compter pour peu au niveau de l'ampleur des variations observées. En ce qui a trait en effet au nombre de poids lourds ayant utilisé cette traverse au cours des douze dernières années (1984 à 1995), on constate que celui-ci semble plutôt se maintenir ou demeurer relativement constant d'une année à l'autre. Avec un minimum de 8 337 camions et camions-remorques enregistré en 1987, et un maximum de 10 854 en 1990, cette traverse affiche une moyenne annuelle de 9 530 poids lourds pour la période considérée (12 ans), ce qui correspond sensiblement à la moyenne annuelle des deux dernières années (9 481 en 1994 et 1995).

Les variations d'achalandage observées s'expliqueraient en grande partie par les changements survenus au niveau de la conjoncture économique (périodes de récession suivies d'une reprise économique, grands travaux de construction) ainsi que par des conditions climatiques plus ou moins favorables pendant la saison touristique.

Près de 40 % de l'achalandage à cette traverse est réalisé au cours des mois de juillet et août, alors que près de 60 % l'est pendant les mois de juin à septembre.

Afin de répondre à la demande accrue durant les mois d'été, le Camille-Marcoux peut effectuer des traversées de nuit entre Matane et Baie-Comeau comme ce fut le cas en 1994, ou la STQ peut procéder à l'ajout d'un deuxième traversier. Un second navire, le John-Hamilton-Gray, a d'ailleurs été affrété de Marine Atlantique afin d'augmenter l'offre de transport à cette traverse à l'été de 1980, 1988, 1990, 1991 et 1992.

a) Fiche technique du traversier :

Nom du navire		Camille-Marcoux
Longueur hors tout (m)		94,5
Largeur hors tout (m)		18,45
Tirant d'eau (m)		4,95
Hauteur libre (m)		4,60
Jauge brute (tonneaux)		6 122
Jauge nette (tonneaux)		3 283
Puissance C.V.		9 600
Vitesse (noeuds)		15
Embarquement		bouts
Capacité	Passagers	600
	Véhicules	126
Année de construction		1974
Constructeur		Marine Industrie
Coût de construction (millions)		10,3
Modernisation prévue		2 001
Coût estimé de modernisation (millions)		30
Vie utile résiduelle (en 1997)		28 ans
Année de remplacement		2 024
Coût de remplacement (millions)		125
Âge actuel du navire (en 1997)		23 ans

b) Infrastructures :

Depuis le 31 mars 1993, les infrastructures portuaires suivantes sont la propriété de la STQ :

- terminaux, quais et bâtiments de Matane et de Godbout ;
- terminal et bâtiments de Baie-Comeau,

Le quai de Baie-Comeau est la propriété de Transports Canada.

	Matane	Baie-Comeau	Godbout
Valeur présente (millions)	14	10	7
Vie utile (ans)	30	30	30
Année de construction	1974	1990	1976
Modification (année)		1990	1996

c) Achalandage

Année	1989-90	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95	1995-96
Passagers (000)	243,1	273,1	258,0	237,8	233,1	234,7	244,5
Véhicules (000)	91,3	105,0	99,5	91,9	89,1	90,7	93,7

d) Exploitation du service de traversier :

Exercice	1989-90	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
Subvention (000)	2 334,6	3 429,2	5 433,3	3 105,6	2 920,7	2 824,8
Revenus (000)	4 465,6	4 765,7	4 719,3	4 869,7	5 409,4	5 745,7
Total frais d'exploitation (000)	6 988,5	8 355,8	10 290,2	8 164,0	8 428,4	8 656,8

e) Personnel :

	Personnel naviguant	Personnel terrestre
Basse saison	60	28
Haute saison	62	30

f) Fréquence du service et durée de la traversée :

Le service de traverse maritime entre Matane et Baie-Comeau d'une part, et entre Matane et Godbout d'autre part, est offert à l'année longue. La fréquence du service sur ces liaisons peut varier de une à trois traversées (aller et retour) par jour dépendamment de la liaison et de la période de l'année. Pendant la saison estivale, le navire (Camille-Marcoux) effectue jusqu'à huit traversées simples par jour, dont trois pour lesquelles la priorité est accordée aux camionneurs.

La durée de la traversée est de 2h15 entre Matane et Godbout (distance de 55,3 km) et de 2h30 entre Matane et Baie-Comeau (distance de 62,1 km).

g) Tarification (1997-1998) :

PASSAGERS	
Passage simple	
• de moins de 5 ans	gratuit
• de 5 à 11 ans	7,60 \$
• de 12 à 64 ans	10,90 \$
• de 65 ans et plus	9,80 \$
Groupe	
• de 15 à 30 adultes (par personne)	9,80 \$
• 31 adultes et plus (par personne)	9,30 \$

VÉHICULES (excluant conducteur et passagers)	
Bicyclette	gratuit
Motocyclette, cyclomoteur, motoneige	17,20 \$
Automobile (de 6 m et moins de longueur sur 2,6 m et moins de largeur)	26,50 \$
Véhicules de plus de 6 m de longueur	
• sur 2,6 m et moins de largeur	9,25 \$/m
• sur plus de 2,6 m à 4,27 m de largeur	14,05 \$/m
• sur plus de 4,27 m à 5 m de largeur	17,60 \$/m
• sur plus de 5 m de largeur	19,80 \$/m

11.7.3 La traverse Trois-Pistoles / Les Escoumins

Le but de cette traverse est d'assurer un service de transport saisonnier pour les passagers et les véhicules entre les deux rives du Saint-Laurent.

La première liaison maritime régulière entre Trois-Pistoles et Les Escoumins a été inaugurée en avril 1913 afin d'assurer le transport de la poste royale entre ces deux points interrives. Par la suite, le service fut étendu au transport de passagers, d'automobiles et de fret.

Depuis 1913, le service fut interrompu à plusieurs reprises (en 1962, 1967, 1972, 1977 et 1988) mais pour de courtes périodes cependant, et une dizaine de navires se sont succédés au fil des années pour effectuer cette liaison. Ce service a toujours été entièrement exploité par l'entreprise privée. Au printemps de 1992, après une interruption de plus de trois ans, le service est repris par son opérateur actuel, la Compagnie de navigation des Basques inc.

Depuis la reprise du service, on constate que l'achalandage s'est accru continuellement d'année en année. C'est en effet une augmentation de plus de 60 % qui a été enregistrée entre 1992 et 1995, le nombre de véhicules transportés ces années-là passant de 11 300 à près de 18 300 respectivement. En 1996, malgré les problèmes occasionnés par les inondations du mois de juillet survenues dans la région du Saguenay et une partie de la Côte-Nord, plus de 16 000 véhicules et près de 42 000 passagers ont utilisé cette traverse.

a) Fiche technique du traversier :

Nom du navire		L'Héritage
Longueur hors tout (m)		183
Largeur hors tout (m)		34
Tirant d'eau (m)		6,6
Hauteur libre (m)		18
Jauge brute (tonneaux)		N/D
Jauge nette (tonneaux)		N/D
Puissance C.V.		1080
Vitesse (noeuds)		11
Embarquement		bouts
Capacité	Passagers	200
	Véhicules	42
Année de construction		1973
Constructeur		Verreault Navigation
Coût de construction		650 000
Année de modification		1995
Coût de modification		1 000 000
Vie utile résiduelle (en 1997)		24 ans
Âge actuel du navire (en 1997)		24 ans

b) Infrastructures :

Les infrastructures de Trois-Pistoles et des Escoumins (quais et rampes mobiles) sont la propriété de Transports Canada. Aux deux endroits, les infrastructures nécessitent d'être remplacées à brève échéance, celles-ci étant au terme de leur vie utile. Aux Escoumins, l'état actuel du quai est tel qu'il nécessite une inspection obligatoire à chaque printemps afin de déterminer si une opération sécuritaire peut être reprise par l'utilisateur.

	Trois-Pistoles	Les Escoumins
Valeur de remplacement	10 M\$	6,5 M\$
Vie résiduelle (en 1996)	1 an	3 ans

c) Achalandage :

Année	1992	1993	1994	1995	1996
Passagers	30 500	36 930	38 768	49 210	41 996
Véhicules	11 300	13 781	14 606	18 284	16 008

En 1996, le trafic se répartissait ainsi : 14 422 automobiles et 1 586 camions et autres véhicules.

d) Exploitation du service de traversier :

Année	1992	1993	1994	1995
Frais d'exploitation (000)	415,6	443,5	439,8	430,6

e) Fréquence du service et durée de la traversée :

Le service de traversier est offert sur une base saisonnière, de la mi-mai à la mi-octobre, à raison de deux traversées (aller-retour) par jour pour les mois de mai, septembre et octobre, et de deux à trois traversées par jour selon les marées les mois de juin, juillet et août. Cette traversée a toujours été handicapée par le manque d'eau au quai de Trois-Pistoles, obligeant ainsi le transporteur à n'opérer à cet endroit qu'aux heures de mi-marée ou de marée haute. La durée d'une traversée simple est de 90 minutes (distance de 28 kilomètres).

f) Tarification (1996)

PASSAGERS	Du 01-10 au 31-05	Du 01-06 au 30-09
Passage simple		
• de moins de 5 ans	gratuit	gratuit
• de 5 à 11 ans	6,50 \$	6,85 \$
• de 12 à 64 ans	9,75 \$	10,30 \$
• de 65 ans et plus	6,50 \$	6,85 \$
Groupe		
• de 15 à 30 adultes (par personne)	8,80 \$	9,25 \$
• 31 adultes et plus (par personne)	7,80 \$	8,25 \$

VÉHICULES (excluant conducteur et passagers)	Du 01-10 au 31-05	Du 01-06 au 30-09
Bicyclette	gratuit	gratuit
Motocyclette, motoneige	10,00 \$	11,00 \$
Automobile (de 6 m et moins de longueur sur 2,6 m et moins de largeur)	24,50 \$	25,50 \$
Véhicules de plus de 6 m de longueur		
• sur 2,6 m et moins de largeur		
• sur plus de 2,6 m à 4,27 m de largeur	8,75 \$/m	9,25 \$/m
• sur plus de 4,27 à 5 m de largeur	13,05 \$/m	14,05 \$/m
• sur plus de 5 m de largeur	17,60 \$/m	17,60 \$/m
	19,80 \$/m	19,80 \$/m

11.7.4 La traverse ferroviaire Baie-Comeau / Matane

Cette traverse maritime est le seul lien ferroviaire existant entre la Côte-Nord et le reste du continent.

En 1975, le gouvernement du Québec adopta une loi autorisant la Compagnie de gestion de Matane inc. (COGEMA) à instaurer un service de traversier-rail entre la Côte-Nord et le port de Matane. Une autre loi fut également adoptée créant la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive (SOPOR), une corporation sans but lucratif chargée d'aménager et d'administrer un complexe ferro-portuaire à Baie-Comeau. Du côté de Matane, c'est le ministère des Transports du Québec (MTQ) qui se chargea de la construction du débarcadère ferroviaire permettant l'accès au réseau du Chemin de fer de Matane et du Golfe (CFMG), une filiale à part entière du Canadien National.

Inauguré le 31 janvier 1978, cette traverse assure à l'année longue un service de traversier-rail pour le transport de wagons de chemin de fer entre les deux rives du Saint-Laurent. Ce service est utilisé presque essentiellement pour le transport du papier produit par la compagnie QUNO-Donohue et de l'aluminium fabriqué par la société Métaux Reynolds à leur usine de Baie-Comeau.

Le traversier-rail a connu une autre année record en 1995 avec le transport de plus de 822 000 tonnes de marchandises, soit une augmentation de plus de 10 % par rapport à l'année précédente, alors que venaient s'ajouter au trafic traditionnel des expéditions de bois d'oeuvre de la Scierie des Outardes.

a) Fiche technique du traversier :

Nom du navire	Georges-Alexandre-Lebel
Longueur hors tout (m)	117,9
Largeur hors tout (m)	20,11
Tirant d'eau (m)	4,6
Hauteur libre (m)	5,6
Jauge brute (tonneaux)	7 892,4
Jauge nette (tonneaux)	5 429
Puissance C.V.	5 750
Hélices	2
Vitesse (noeuds)	14
Embarquement	arrière
Capacité wagons	31 de 12,2 m ou 25 de 15,2 m
Année de construction	1975
Constructeur	Burrard Dry Dock Co. Ltd
Vie utile résiduelle (en 1996)	30 ans
Âge actuel du navire (en 1996)	21 ans

b) Infrastructures :

Les infrastructures ferro-portuaires à Baie-Comeau (quai pourvu d'un débarcadère ferroviaire) sont la propriété de SOPOR alors que ceux de Matane appartiennent au MTQ.

	Baie-Comeau	Matane
Année de construction	1976	1976
Valeur (millions)	7	7
Vie utile (ans)	40	40
Modification (année)	1993	
Année de remplacement	2016	2016

c) Trafic de marchandises :

Année	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Tonnage (000)	421,8	452,1	542,1	495,0	733,4	822,6	708,0

d) Exploitation du service de traversier :

Ce service de traversier étant la propriété de l'entreprise privée, les données concernant les frais d'exploitation ne sont pas disponibles.

e) Fréquence du service et durée de la traversée :

Cogéma qui opère le traversier-rail entre Matane et Baie-Comeau n'est pas astreinte pour la prestation de son service à une fréquence fixe, de sorte que celle-ci peut être ajustée à la demande. Habituellement, le navire effectue deux aller-retour par jour. Cette fréquence pourrait au besoin être doublée.

La durée de la traversée (distance de 62,1 km) est de 2h30, et le temps d'embarquement ou de débarquement des wagons, d'environ une heure.

11.7.5 La traverse Blanc-Sablon / Sainte-Barbe

La compagnie Northern Cruiser Ltd exploite un service de traversier pour le transport de véhicules et de passagers dans le détroit de Belle-Isle entre Blanc-Sablon, localité située à l'extrémité orientale de la Côte-Nord québécoise, et Sainte-Barbe, localisée au nord-ouest de l'île de Terre-Neuve.

Cette traverse inaugurée le 20 juin 1966 a été mise en place pour remplacer la desserte maritime de certains villages du Labrador compris dans le secteur Forteau Bay / Red Bay, laquelle fut abandonnée suite à la construction d'une route reliant ces villages entre eux. Cette traverse constitue un lien essentiel pour l'approvisionnement des résidents de ces villages du Labrador, en plus de s'avérer un lien alternatif de communication et d'approvisionnement pour les québécois du secteur

Vieux-Fort / Blanc-Sablon, lesquels sont déjà desservis par la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord.

La traverse Blanc-Sablon / Sainte-Barbe opère d'une façon saisonnière. Officiellement, la saison commence le 1^{er} mai pour se terminer le 3 janvier, mais selon les conditions climatiques et de glace dans le détroit, elle commence souvent vers le 15 mai et peut finir le 25 décembre. La période la plus active est de juillet à août. La traversée prend environ 90 minutes (distance de 30 km), et le navire effectue environ 400 traversées par saison. En 1995, plus de 37 000 passagers et 14 500 véhicules (dont 1 580 camions et camions-remorques) ont utilisé cette traverse.

Fiche technique du traversier :

Nom du navire		Northern Princess
Propriétaire		Northern Cruiser Ltd, St. John's
Longueur (m)		68,6
Largeur (m)		14,1
Tirant d'eau (m)		3,4
Jauge brute (tonneaux)		2 558
Puissance (C.V.)		2 400
Vitesse (nœuds)		12
Capacité	Passagers	300
	Véhicules	47
Année de construction		1966
Année d'affectation		1980

Les infrastructures (quais et rampes d'embarquement) tant du côté de Blanc-Sablon que de Sainte-Barbe sont la propriété du gouvernement fédéral (Transports Canada). La traverse emploie une vingtaine de personnes.

La traverse Blanc-Sablon / Sainte-Barbe, étant de nature interprovinciale, a pu bénéficier depuis 1969 de subventions fédérales afin de combler une partie de son déficit annuel d'exploitation. L'opérateur de la traverse aurait reçu du gouvernement fédéral en 1991 plus de 490 000 \$ à ce chapitre.

Le gouvernement fédéral envisage depuis plusieurs années déjà de cesser le versement de subventions pour l'opération de cette traverse. D'ailleurs, dans sa politique maritime nationale qu'il rendait publique en décembre 1995, le gouvernement fédéral faisait part de sa ferme intention de réduire considérablement ou d'éliminer son aide financière aux services de traversiers dans les Maritimes et de procéder au transfert de certains de ces services au contrôle des provinces.

En vertu d'une entente intervenue au printemps de 1997 entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de Terre-Neuve, celui-ci convenait moyennant une compensation financière fédérale de 340 millions de \$ devant servir au parachèvement d'une partie de la route

translabradorienne¹, de prendre la relève à compter du 1^{er} avril 1997 concernant le financement de la desserte maritime du Labrador et de la traverse Blanc-Sablon / Sainte-Barbe.

Ainsi, le gouvernement de Terre-Neuve assumera dorénavant la responsabilité du financement de cette traverse maritime, et honorera l'entente survenue entre l'opérateur du traversier et Transports Canada laquelle expirera en l'an 2000. Il prendra également à sa charge l'entretien et la réparation de tous les quais de la desserte et de la traverse sauf celui de Blanc-Sablon.

11.7.6 La traverse Gaspésie / Anticosti / Côte-Nord

Le but de cette traverse maritime était d'assurer un service de traversier saisonnier pour le transport des passagers et des véhicules entre les deux rives du Saint-Laurent via l'île d'Anticosti.

Cette traverse a été mise en place à la mi-juin 1994 par la compagnie Croisières Nordik inc., une filiale du Groupe Desgagnés, afin de créer un nouveau circuit touristique et rendre l'île d'Anticosti plus facilement accessible à cette clientèle.

Le service maritime reliait les quais de Rivière-au-Renard en Gaspésie, Port-Menier sur l'île d'Anticosti et Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz sur la Côte-Nord. La liaison vers cette dernière destination devait être abandonnée après l'ouverture du tronçon de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan alors prévue pour l'automne 1996.

La traverse était en opération de la mi-juin au début de septembre. Le navire effectuait six traversées hebdomadaires entre les deux rives du fleuve. Il quittait Rivière-au-Renard les lundis, mercredis et vendredis à 7h25 en direction de Port-Menier où il faisait une escale de 2h15 avant de repartir pour Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz. Il était de retour au port d'attache gaspésien les mardis, jeudis et samedis vers 20h15 après avoir quitté Baie-Johan-Beetz 20 heures plus tôt et fait escale à Havre-Saint-Pierre et Port-Menier.

Les dimanches, le traversier effectuait une mini-croisière quittant Rivière-au-Renard à 7h25 pour accoster à Port-Menier vers midi et y faire une escale de 4 heures avant de reprendre la mer vers la péninsule gaspésienne.

¹ Amélioration de la route existante entre Happy Valley - Goose Bay et le Labrador Ouest et construction d'une route entre Red Bay et Cartwright, la province prenant à sa charge la construction du lien routier entre Cartwright et Goose Bay.

a) Distance et durée des trajets :

Points desservis	Distance	Durée
Rivière-au-Renard / Port-Menier	89 km	4h
Port-Menier / Havre-Saint-Pierre	119 km	5h30
Havre-Saint-Pierre / Baie-Johan-Beetz	78 km	3h30

b) Fiche technique du traversier :

Nom du navire		Nordik Passeur
Longueur hors tout (m)		86,10
Largeur hors tout (m)		18,28
Tirant d'eau (m)		4,23
Hauteur libre (m)		5,25
Jauge brute (tonneaux)		2 371
Jauge nette (tonneaux)		940
Puissance C.V.		5 200
Vitesse (nœuds)		13
Embarquement		bouts
Capacité	Passagers	280
	Véhicules	60
Année de construction		1961
Constructeur		Halifax Shipyards Ltd
Âge actuel du navire (en 1996)		35
Coût de remplacement (millions)		70

c) Infrastructures :

L'aménagement des infrastructures, pour recevoir le traversier, a été réalisé par la compagnie à Rivière-au-Renard, Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz pour un coût total de 500 000 \$. Transports Québec a aménagé la rampe à Port-Menier cependant, le système de défense fut modifié par l'armateur.

d) Achalandage :

Année	1994	1995	1996
Véhicules	4 513	6 373	4 565
Passagers	13 572	20 568	16 014

e) Exploitation du service de traversier :

Ce service étant entièrement exploité par l'entreprise privée, les données concernant les frais d'exploitation ne sont pas disponibles pour raison de confidentialité.

En février 1997, le transporteur maritime annonçait l'abandon des activités de la traverse, après trois ans d'exploitation déficitaire (pertes totalisant près de 2,4 millions de \$).

11.7.7 Traverse maritime Forestville / Rimouski

Un nouveau service de traverse maritime est entré en opération le 2 septembre 1997 sur le Saint-Laurent entre Rimouski et Forestville.

Ce service dont le projet a été mis de l'avant en 1996 par un promoteur privé, en l'occurrence Chantier naval de Matane inc., se distingue par l'utilisation d'un navire de conception et de technologie totalement différentes des autres traversiers actuellement en opération au Québec.

Il s'agit d'un traversier de type catamaran, c'est-à-dire muni de deux coques parallèles surmontées de divers ponts pour recueillir les infrastructures nécessaires et loger les passagers et véhicules automobiles. Ce type de navire possède l'avantage d'avoir une exigence de tirant d'eau considérablement réduite à quai et de ne pas nécessiter un débarcadère aussi coûteux et élaboré que les traversiers conventionnels. Construit en aluminium, le navire d'une longueur de 43 m et d'une largeur de 10 m peut accueillir 150 passagers et une trentaine de véhicules.

L'exploitation de ce service se fera selon un horaire régulier et sur une base saisonnière, soit du 1^{er} mai à la fin de septembre, à raison de 3 à 4 navettes (aller-retour) par jour. Ayant une vitesse de croisière de 30 noeuds, ce nouveau type de traversier reliera les deux rives du Saint-Laurent (distantes de 48 km à cet endroit) en un peu moins d'une heure, soit deux fois plus rapidement que les autres traversiers conventionnels.

Cette nouvelle liaison maritime se spécialisera dans un créneau de marché qui exclut les véhicules lourds, visant surtout la clientèle touristique ainsi que les populations riveraines et celles des localités avoisinantes. Selon les résultats d'une étude effectuée par le promoteur, le marché potentiel pour le nouveau traversier baptisé le "C.N.M. Évolution", s'établirait à au moins 40 000 passagers et 13 300 véhicules par saison de navigation.

Le 30 septembre 1997, le traversier cessait ses activités pour la saison, avec un taux d'achalandage de 60 %.

11.7.8 Projet de traversier-rail à Sept-Îles et Port-Cartier

Bien que possédant leur propre réseau de voies ferrées reliant les zones minières du nord avec les zones portuaires de la côte, les régions de Sept-Îles et de Port-Cartier ne sont pas reliées au réseau ferroviaire continental. L'éventualité d'une telle connexion avec le réseau ferroviaire nord-américain nécessiterait la mise en place d'un service de traversier-rail aux terminaux portuaires de Sept-Îles et de Port-Cartier.

Les sociétés industrielles de ces régions génèrent d'importants volumes de mouvements de marchandises. Pour la plus grande partie de ces mouvements, le transport maritime offre une desserte adéquate compte tenu de la forte part des échanges internationaux dans ce trafic et des distances parcourues. Pour la balance des échanges, le transport routier doit être utilisé faute d'alternative au camion pour le transport terrestre des marchandises.

Que ce soit pour leur approvisionnement ou l'atteinte de certains de leurs marchés, les industries de la région de Sept-Îles / Port-Cartier (SIPC) ne peuvent bénéficier d'un service ferroviaire contrairement aux entreprises de la région de Baie-Comeau, laquelle est reliée au réseau ferroviaire continental par l'entremise du traversier-rail exploité par Cogema entre les ports de Baie-Comeau et de Matane.

Au printemps de 1994, la Corporation de promotion industrielle et commerciale de Sept-Îles initiait une série d'études afin de vérifier s'il était possible d'améliorer la compétitivité des entreprises établies dans la région SIPC par l'implantation d'un service annuel régulier de transport de marchandises par navire traversier-rail sur l'estuaire du fleuve Saint-Laurent, selon un axe nord-sud, et desservant les secteurs de Sept-Îles et de Port-Cartier. L'implantation d'un tel service permettrait également de réduire la circulation de poids lourds sur la route 138, tout en facilitant l'accès ferroviaire à de nouveaux marchés ou fournisseurs de la région.

La réalisation des études auxquelles contribua financièrement le ministère des Transports du Québec, fut confiée au Groupe-conseil Roche ltée et à son partenaire, la firme d'architecture navale Navtech inc., qui se chargea des analyses concernant la conception technique du navire et des conditions d'exploitation.

Une première étude d'opportunité commerciale, complétée à l'automne de 1995, avait permis d'identifier un volume annuel de 741 000 tonnes de marchandises susceptibles de bénéficier d'un accès direct au réseau ferroviaire, une part importante de ce trafic (490 000 t) étant actuellement transportée par la route 138. À ce volume pourraient venir s'ajouter les intrants et extrants industriels reliés à la mise en exploitation de certains projets éventuels et estimés à environ 202 300 tonnes.

L'étude établissait la part du marché annuel de la desserte ferroviaire entre 500 000 et 690 000 tonnes de marchandises sur la base des hypothèses tarifaires formulées, et retenait le port de Matane comme point de chute de la desserte en raison des conditions techniques

avantageuses que possède déjà ce port comparativement à différents autres sites potentiels considérés.

Selon les conclusions de l'étude, l'écart de coût entre la desserte ferroviaire et les modes de transport actuels est mince pour certaines marchandises de sorte que la part du marché sera très sensible aux variations de coûts du transport routier et ferroviaire. On recommandait donc pour la seconde phase de l'étude (étude de pré faisabilité) d'examiner plus attentivement un scénario d'exploitation de la desserte Sept-Îles/Port-Cartier/Matane selon un itinéraire en trois points en desservant à la fois Sept-Îles et Port-Cartier à chaque voyage, ce qui contribuerait à réduire le coût unitaire de la traversée.

En avril 1996, l'analyse de pré faisabilité du projet établissait le marché potentiel total du service de desserte autour de 899 500 tonnes/année suite à des ajustements apportés par les industriels de la région SIPC. L'étude prenait en considération l'utilisation d'un navire de type mixte pouvant recevoir des wagons réguliers de même que des remorques de camions sur des wagons plats. Elle recommandait d'orienter la réalisation du projet pour une desserte en triangle à partir de Matane, ce qui permettait d'optimiser la proportion de wagons en charge, et favorisait à prix équivalents l'utilisation d'un navire d'occasion de plus grande capacité au lieu d'un navire neuf plus petit.

L'étude de faisabilité, terminée au début de l'été 1997, réduisait légèrement le marché potentiel du service de desserte par rapport aux estimations précédentes, situant celui-ci autour des 828 945 tonnes/année (marchés actuels et projets de développement) au lieu des 899 500 tonnes/année identifiées en phase 2 et des 943 300 tonnes/année évaluées en phase 1 de l'étude.

Le transfert modal du camionnage vers la desserte ferroviaire d'un volume de trafic de 580 800 tonnes de marchandises par année permettrait de réduire de plus de 60 par jour le nombre de passages de véhicules lourds sur la route 138.

Sur la base d'une desserte en triangle à partir de Matane, les ports de Sept-Îles et de Port-Cartier seraient desservis à chaque jour ; le temps de transport d'un wagon de marchandises entre Montréal et la région SIPC serait de 27 à 39 heures se répartissant ainsi : Montréal/Matane, 15 heures et Matane/SIPC, 12 à 24 heures.

Le coût total des immobilisations requises (infrastructures terrestres et maritimes, matériel roulant, navire) pour la mise en œuvre de la desserte ferroviaire est évalué à près de 42 millions de dollars, et le coût d'exploitation du navire varierait de 12,4 à 14,3 millions de dollars annuellement dépendamment de la fréquence hebdomadaire d'opération (5, 6 ou 7 jours).

La région de Sept-Îles dispose déjà des infrastructures maritimes nécessaires à l'implantation du service de traversier-rail. Le débarcadère construit au quai de La Relance à Pointe-Noire est en place depuis 1994. Une extension de la

voie ferrée du Chemin de fer Arnaud sur une longueur de quelques kilomètres serait toutefois nécessaire afin de relier le débarcadère au réseau ferroviaire de la région. L'aménagement d'une rampe de chargement serait également requis afin de permettre le chargement ou le déchargement des remorques de camions.

À Port-Cartier, la mise en service de la desserte nécessitera l'aménagement d'infrastructures maritimes pour le débarcadère (quai et rampe), d'une antenne ferroviaire pour relier le réseau du Chemin de fer Cartier au débarcadère, d'une cour de triage pour les wagons et d'une rampe pour le chargement et le déchargement des remorques de camions.

Le port de Matane, pour sa part, dispose déjà des facilités requises pour recevoir le traversier-rail, autant au niveau des infrastructures maritimes que terrestres, et la profondeur d'eau à proximité du débarcadère existant (7 m) est suffisante.

Caractéristiques techniques des navires pouvant être disponibles aux fins de l'exploitation de la desserte :

Longueur (m)	129 à 145
Largeur (m)	19 à 20,4
Tirant d'eau (m)	4,6 à 6,3
Port en lourd (t)	5 700 à 7 250
Jauge brute (tonneaux)	7 500 à 8 200
Nombre de wagons	20 à 31
Vitesse (noeuds)	15 à 16,5

Distances de parcours entre les ports à desservir (en milles nautiques) :

Matane/Sept-Îles	98 mi. n.
Sept-Îles/Port-Cartier	31 mi. n.
Port-Cartier/Matane	83 mi. n.

Selon les conclusions de l'étude, la mise en œuvre de la desserte ne pose pas de problèmes particuliers au plan technique. Plusieurs éléments de coûts devront cependant faire l'objet d'une évaluation plus approfondie en phase d'étude d'avant-projet ou avant une décision favorable au projet.

Plusieurs facteurs pourraient influencer la part de marché de la desserte ferroviaire et en affecter par conséquent la rentabilité, dont notamment une variation des tarifs de transport routier, une augmentation des tarifs de transport ferroviaire, un déplacement des clientèles ou des fournisseurs des industries de la région SIPC et le recouvrement des coûts des services de la Garde Côtière.

11.8 Les dessertes maritimes

Afin de contrer l'isolement des villages de la Côte-Nord non desservis par le réseau routier, le gouvernement du Québec supporte financièrement depuis de nombreuses années des dessertes maritimes assurant le transport de passagers et de marchandises. Ainsi, il assure le maintien dans cette partie du territoire québécois des trois dessertes maritimes suivantes :

- 1° desserte de la Basse-Côte-Nord ;
- 2° desserte de Chevery/Harrington Harbour/Aylmer Sound ; et
- 3° desserte de Saint-Augustin.

11.8.1 La desserte de la Basse-Côte-Nord

Cette desserte maritime a pour but d'assurer un service de transport de passagers et de marchandises dans le secteur s'étendant à l'est de Havre-Saint-Pierre jusqu'à Blanc-Sablon incluant également l'île d'Anticosti et, de ce fait, relier les différentes localités isolées de la Côte-Nord aux principaux centres du Québec. Ce n'est toutefois que depuis 1978 que la desserte de l'île d'Anticosti a été intégrée à celle de la Basse-Côte-Nord.

C'est la compagnie Relais Nordik inc., une filiale du Groupe Desgagnés, qui détient depuis 1987 le contrat de la desserte maritime laquelle est subventionnée par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

À partir des ports actuels d'approvisionnement que sont les ports de Rimouski, Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre, les localités suivantes sont desservies par cette desserte : Port-Menier, Natashquan, Kégaska, La Romaine, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin, Vieux-Fort et Blanc-Sablon. Depuis l'ouverture du tronçon de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan à la fin de 1996, le port de Baie-Johan-Beetz ne fait plus partie de l'itinéraire de la desserte maritime.

En vertu de l'entente contractuelle établie entre le MTQ et le transporteur, celui-ci doit maintenir un service hebdomadaire de transport de cargo et de passagers, avec arrêt à tous les ports accessibles, du début du mois d'avril jusqu'à la fin du mois de janvier, soit une période de près de 10 mois par année. Le transporteur effectue en tout une quarantaine de voyages durant l'année. La desserte représente un trajet de plus de 1 240 milles nautiques aller-retour, soit près de 2 300 kilomètres.

Le transport s'effectue à l'aide du navire combiné passagers/porte-conteneurs le "Nordik Express" ayant une capacité de 200 passagers (dont 60 en cabines) et d'environ 50 conteneurs. Ce navire d'une longueur de 69,5 m et d'une largeur de 13,4 m a une jauge brute de 1 600 t et dispose d'une capacité de transport de 540 t. Bien qu'il ne soit pas un brise-glace, il a été conçu pour passer dans de la glace de 0,4 m d'épaisseur.

Pour les fins de la desserte, la compagnie possède des entrepôts à Rimouski et Sept-Îles pour la réception des marchandises destinées aux divers ports. L'achalandage passager de même que le trafic de marchandises ont été relativement stables à venir jusqu'en 1996 comme le montre le tableau suivant, à

l'exception de la diminution de la clientèle de passagers attribuable principalement à la mise en place du service de traversier (Nordik Passeur) entre la Gaspésie et la Côte-Nord via l'île d'Anticosti en 1994, 1995 et 1996. Le tableau indique également le montant annuel de subventions versées par le MTQ pour cette desserte depuis 1990.

STATISTIQUES	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Passagers (000)	7,0	8,4	7,7	7,7	5,7	5,1	5,2
Marchandises (000 t)	19,8	19,8	19,8	21,0	21,4	20,6	20,6
Subventions (000 \$)	4 705,0	4 954,1	4 712,5	4 756,4	4 792,3	4 734,4	4 845,0

Les denrées alimentaires représentent 38 % du cargo transporté, les matériaux de construction près de 25 % et les véhicules et équipements près de 11 %. Ces trois catégories constituent l'essentiel des marchandises transportées sur la Basse-Côte-Nord par la desserte maritime.

Le Tableau 2 présente pour les années 1990 à 1996 le nombre annuel de passagers à l'embarquement et au débarquement pour chacun des ports desservis par le Nordik Express. On trouvera pour la même période au Tableau 3 le tonnage annuel de marchandises chargées et déchargées à chacun des différents ports de la desserte.

**TABLEAU 2 : DESSERTE MARITIME DE LA BASSE-CÔTE-NORD
EMBARQUEMENT ET DÉBARQUEMENT DE PASSAGERS PAR PORT
Années 1990 À 1996**

Années	1990	1991	1992	1993	1994 *	1995	1996
Embarquement							
Baie-Johan-Beetz	225	316	706	819	507	293	190
Blanc-Sablon	332	708	591	500	468	544	493
Harrington Harbour	424	486	405	397	286	300	320
Havre-Saint-Pierre	1 617	1 907	1 779	2 055	1 369	1 094	845
Kégaska	247	292	247	290	217	216	269
La Romaine	848	942	895	868	773	726	764
La Tabatière	485	578	541	442	369	324	440
Natashquan	857	878	540	388	325	284	429
Port-Menier	260	198	215	285	94	45	66
Rimouski	191	232	213	220	185	237	290
Sept-Îles	510	523	417	347	252	187	249
Saint-Augustin	499	705	551	504	295	316	306
Tête-à-la-Baleine	279	292	330	274	265	233	295
Vieux-Fort	232	333	298	331	292	293	255
TOTAL	7 006	8 390	7 728	7 720	5 697	5 092	5 211
Débarquement							
Baie-Johan-Beetz	297	356	865	909	279	258	133
Blanc-Sablon	564	664	583	470	455	482	426
Harrington Harbour	412	428	449	369	334	313	343
Havre-Saint-Pierre	1 424	1 937	1 668	1 919	1 580	1 296	959
Kégaska	260	311	216	268	230	204	267
La Romaine	832	930	847	803	800	690	696
La Tabatière	444	645	548	471	354	393	443
Natashquan	910	845	432	396	256	215	392
Port-Menier	292	210	292	343	93	49	70
Rimouski	127	230	186	169	174	183	339
Sept-Îles	378	447	428	368	210	145	230
Saint-Augustin	499	668	552	574	385	339	321
Tête-à-la-Baleine	276	320	340	298	260	234	294
Vieux-Fort	291	399	322	363	287	291	298
TOTAL	7006	8390	7728	7720	5697	5092	5211

Source : Direction du transport multimodal, ministère des Transports du Québec

* Diminution attribuable à la mise en place du traversier Nordik Passeur (l'île d'Anticosti) en 1994 et à la mise en place des pistes de Régionnaire sur le réseau secondaire (Kégaska, Tête-à-la-Baleine, La Romaine et La Tabatière).

**TABLEAU 3 : DESSERTE MARITIME DE LA BASSE-CÔTE-NORD
CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DE MARCHANDISES PAR PORT
(tonnes métriques)
Années 1990 à 1996**

Années	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Chargement							
Baie-Johan-Beetz	65	75	86	295	60	61	57
Blanc-Sablon	851	844	1 005	1 039	1 196	1 252	1 284
Harrington Harbour	232	233	290	397	414	473	616
Havre-Saint-Pierre	781	1 036	1 345	1 238	1 531	1 214	1 201
Kégaska	134	134	139	146	177	438	609
La Romaine	284	315	205	252	276	278	375
La Tabatière	204	289	521	943	840	903	295
Natashquan	728	799	657	858	961	535	556
Port-Menier	493	400	392	534	366	432	383
Rimouski	6 961	8 100	8 592	7 617	8 063	7 865	8 261
Sept-Îles	8 670	7 096	5 954	7 171	6 698	6 579	6 243
Saint-Augustin	191	297	280	248	491	269	240
Tête-à-la-Baleine	68	122	198	133	197	141	155
Vieux-Fort	149	101	95	117	132	110	342
TOTAL (t)	19 811	19 841	19 759	20 988	21 402	20 550	20 617
Déchargement							
Baie-Johan-Beetz	338	394	281	254	325	305	159
Blanc-Sablon	3 280	3 355	3 217	2 818	2 851	2 748	2 300
Harrington Harbour	1 561	1 426	1 674	1 475	1 243	1 406	1 754
Havre-Saint-Pierre	401	388	370	408	431	326	260
Kégaska	1 142	774	775	477	562	763	655
La Romaine	1 798	1 932	1 336	2 353	1 970	1 911	2 437
La Tabatière	1 240	1 500	1 655	2 772	2 851	2 051	1 684
Natashquan	3 673	3 127	2 811	2 447	2 901	2 860	3 311
Port-Menier	1 627	1 300	1 560	1 608	1 488	1 574	1 537
Rimouski	1 007	1 058	1 212	1 735	1 556	1 520	1 277
Sept-Îles	1 224	1 472	1 347	1 341	1 805	1 767	1 757
Saint-Augustin	1 556	1 833	1 883	2 250	2 063	1 980	2 377
Tête-à-la-Baleine	509	707	1 102	600	782	626	623
Vieux-Fort	455	575	536	450	574	713	486
TOTAL (t)	19 811	19 841	19 759	20 988	21 402	20 550	20 617

Source : Direction du transport multimodal, ministère des Transports du Québec

D'importants changements sont à prévoir au niveau des modalités de la desserte maritime au cours des prochaines années, si l'on en juge par la nouvelle orientation adoptée par le MTQ lors du dernier renouvellement du contrat accordé en 1997 pour cette desserte.

Par le passé, le MTQ a toujours eu une approche très directive qui visait à encadrer l'ensemble des activités de la desserte. Ainsi, les ports d'approvisionnement étaient définis au contrat, de même que la tarification, la fréquence, la capacité de transport de même que tous les autres paramètres du service.

Le contexte budgétaire actuel, l'ouverture de la route 138 jusqu'à Natashquan et la volonté de déréglementation du transport maritime au Québec ont amené le MTQ à redéfinir son implication financière de même que les différents paramètres de cette desserte. Dorénavant, le Ministère concentrera ses efforts sur le secteur non desservi par le réseau routier, soit entre Natashquan et Blanc-Sablon, incluant Port-Menier, et adoptera une approche commerciale pour le secteur déjà desservi par d'autres réseaux de transport, soit celui à l'ouest de Natashquan.

Il apparaît en effet injustifié et inapproprié de maintenir une subvention pour la desserte maritime d'un secteur déjà desservi par un réseau de transport parallèle, soit celui compris entre Rimouski et Natashquan. Le prolongement de la route 138 offre une alternative de transport par route jusqu'à Natashquan. Ce réseau est même complété par la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout permettant un lien direct avec la rive sud.

Ainsi, dans l'avenir, le rôle des ports de Rimouski, de Sept-Îles et de Havre-Saint-Pierre comme ports d'approvisionnement ou têtes de ligne sera déterminé en fonction de leur apport économique à la desserte, selon une approche commerciale. Cette nouvelle approche devrait avoir pour effet de stimuler la concurrence entre les réseaux de transport, les grossistes et les communautés portuaires.

Le choix du ou des ports d'approvisionnement sera dorénavant le résultat des activités de transbordement et de commerce générées par la communauté économique, soit le résultat d'une attitude commerciale plutôt que d'une décision purement politique.

11.8.2 La desserte Chevery/Harrington Harbour/Aylmer Sound

Cette desserte consiste en un service de cabotage entre le port fédéral d'Harrington Harbour localisé sur la pointe sud de l'île Harrington et les villages de Chevery et d'Aylmer Sound situés sur la côte, à une quinzaine de kilomètres à l'ouest et au nord-est respectivement d'Harrington Harbour, afin d'assurer l'approvisionnement de ces villages isolés et le transport de passagers.

Harrington Harbour qui est situé à une dizaine de kilomètres de la côte peut bénéficier du passage du Nordik Express assurant la desserte de la Basse-Côte-Nord en raison de son quai permettant un tirant d'eau suffisant.

Ce service de cabotage est effectué par la Municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent sous entente contractuelle avec le ministère des Transports du Québec (MTQ). Ce contrat renouvelable à chaque année permet d'assurer un lien maritime du début mai à la mi-décembre pour le transport de marchandises et de passagers. La contribution du MTQ au cours des dernières années a représenté en moyenne 124 500 \$ annuellement, comme le montre le tableau suivant.

STATISTIQUES	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Passagers	-	-	300	300	250	200
Marchandises (000 t)	0,9	1,0	1,0	2,7	1,7	2,7
Subvention (000 \$)	132,8	168,6	87,9	114,0	118,2	125,5

Le transport est effectué par le navire le "Mécatina II" lequel est la propriété du MTQ. Il s'agit d'un bac ayant une longueur de 18 m et une largeur de 6 m, comportant une rampe d'embarquement à l'avant et ayant un tirant d'eau d'environ 1 m. Il dispose d'une capacité de transport de 12 passagers et 2 véhicules, et a une jauge brute de 62,4 t.

L'achalandage passagers varie selon les services offerts par d'autres petits transporteurs locaux. Le service passagers est un service d'appoint visant surtout à dépanner les résidents.

Le trafic de marchandises est habituellement stable et représente environ 1000 t annuellement. La croissance observée à ce chapitre pour les années 1993, 1994 et 1995 est surtout attribuable à des projets particuliers ayant nécessité le transport de matériaux de construction.

11.8.3 La desserte de Saint-Augustin

Cette desserte a pour but d'assurer un lien maritime entre le quai fédéral de Pointe-à-la-Truite et le village de Saint-Augustin permettant l'approvisionnement en marchandises des résidents de ce village, le plus peuplé de la Basse-Côte-Nord avec plus de 1 000 habitants.

Ce service est effectué par un transporteur local, M. Léonard Driscoll, sous entente contractuelle avec le MTQ. Ce contrat renouvelable à chaque année permet d'offrir un service saisonnier de transport de marchandises par barge motorisée. La barge, propriété du transporteur, est de construction artisanale et est propulsée par deux moteurs hors-bord. Le transport s'effectue selon les horaires du navire de la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord.

La contribution du MTQ à cette desserte s'élève à près de 10 000 \$ annuellement. Le trafic de marchandises est relativement stable et représente environ 2 000 t par année, comme le montre le tableau suivant.

STATISTIQUES	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Marchandises (000 t)	1,8	2,1	2,1	2,5	2,1	1,9
Subventions (000 \$)	9,0	8,5	9,8	9,0	9,9	9,9

Outre ce lien maritime entre le quai de Pointe-à-la-Truite et le village de Saint-Augustin, le MTQ contribue également au maintien d'une traverse sur la rivière Saint-Augustin, laquelle a pour but d'assurer un service de transport de passagers entre le village de Saint-Augustin et l'aéroport situé sur la rive opposée de la rivière, du côté ouest.

Aucun lien routier ou pont n'existant entre le village et l'aéroport, la traverse maritime de mai à novembre (ou par véhicule chenillé en pleine saison hivernale et par hélicoptère en période de gel ou de dégel) est le seul moyen de transport des passagers des vols aériens qui doivent se rendre au village ou en revenir. C'est le MTQ qui, à l'aide du bateau " Les Eaux scintillantes ", exploite ce service de traversier pour passagers entre le quai du village et le quai de l'aéroport.

11.9 Les possibilités de développement du transport maritime

L'histoire et le développement du Québec sont intimement liés au fleuve Saint-Laurent. Avant l'arrivée du chemin de fer au milieu du XIX^e siècle, le fleuve Saint-Laurent et ses effluents constituaient les principales voies de communication et de transport des populations vivant sur leurs rives. Au début du XX^e siècle, les grandes industries ont compris l'importance de cette voie fluviale, s'y installant en bordure ou à proximité. Cette voie constitue encore aujourd'hui une route maritime privilégiée reliant l'océan Atlantique au cœur du continent nord-américain.

La région de la Côte-Nord s'est d'ailleurs développée à partir de ses ports sur le Saint-Laurent. Des traverses et des dessertes maritimes ont été implantées le long de la côte afin de faciliter les communications et les échanges commerciaux avec les autres régions. Le fleuve Saint-Laurent représente encore de nos jours pour les populations de la Côte-Nord, un lien essentiel d'approvisionnement, d'expédition et de contact avec le reste du Québec.

Le développement de la route 138 a permis au camionnage de compétitionner et de concurrencer le transport maritime, le cabotage faisant place peu à peu au transport routier.

Le camionnage offre des avantages indéniables comparativement au mode de transport maritime. Plus souple et plus rapide, il peut offrir un service porte-à-porte sans rupture de charge. De plus, il répond facilement à l'apparition de nouvelles pratiques concernant la distribution physique des marchandises. Face à un contexte de forte concurrence et pour minimiser les coûts, les manufacturiers et distributeurs adoptent de plus en plus une approche logistique basée sur la production-distribution "juste à temps". Ce mode de distribution ou d'approvisionnement favorise l'utilisation du camion en raison de ses exigences quant à la flexibilité, la régularité, la fiabilité et la rapidité des mouvements.

Le transport maritime, pour sa part, possède des avantages significatifs sur le plan de l'environnement, de l'efficacité énergétique et de la sécurité du public.

La plupart des modes de transport contribuent à la pollution de l'air par l'émission de composés tels que du gaz carbonique, du monoxyde de carbone, des oxydes d'azote et autres polluants nocifs. De tous les modes, le maritime est celui qui présente la meilleure efficacité environnementale si l'on considère les niveaux de pollution engendrés par tonne-kilomètre de marchandises transportées¹.

Le rendement énergétique et un facteur économique important pour les transports. Sur ce plan, le transport maritime présente généralement la consommation d'énergie la plus faible par tonne-kilomètre de marchandises transportées, suivi de près par le transport ferroviaire et loin derrière par le transport routier¹. Au plan de la sécurité, le risque d'accident associé au transport par navire est plus faible que celui des modes ferroviaire et routier¹.

De plus, le transport maritime figure au rang des facteurs contributifs à la conservation du réseau routier. À titre de moyen de transport alternatif à la route,

¹ Voir à ce sujet la note complémentaire intitulée "Efficacité environnementale et énergétique et risques d'accidents" et qui apparaît à la fin de la présente section.

le bateau permet de réduire les coûts de réfection et d'entretien des infrastructures routières.

Des quatre services de traversier routier fonctionnant sur une base annuelle ou saisonnière et reliant la Côte-Nord au reste du Québec, la traverse de Tadoussac est de loin la plus achalandée, s'accaparant à elle seule plus de 80 % du trafic routier (86 % en 1995). L'achalandage à cette traverse a augmenté d'environ 6,5 % par année au cours des dix dernières années, toutes catégories de véhicules confondues (plus de 715 000 véhicules en 1995-96). Le camionnage, pour sa part, a plus que doublé à cette traverse durant cette même période, le nombre de camions-remorques ayant atteint près de 95 000 en 1995-96. C'est une moyenne mensuelle d'environ 6 725 camions-remorques qui a été enregistrée pour la période couvrant les années 1993, 1994 et 1995, dont une moyenne mensuelle de 7 895 camions-remorques pour la seule année 1995.

L'augmentation continue du camionnage à cet endroit ainsi que sur les tronçons de la route 138 attenants à la traverse, n'est pas sans créer une certaine situation conflictuelle avec les autres usagers de la route surtout en période touristique. Le trafic sur cette portion de la route 138 est très varié car les véhicules lourds côtoient le trafic touristique et le trafic local. En plus des inconvénients reliés à la formation de files d'attente à la traverse, il se développe chez les automobilistes et la clientèle touristique une perception d'insécurité grandissante par rapport à l'augmentation importante de la présence des mastodontes sur cette route. Et le nombre de camions est appelé à s'accroître davantage au cours des prochaines années si l'on en juge par l'expansion prévue de l'industrie forestière sur la Côte-Nord.

Quant aux traverses maritimes sur le Saint-Laurent, leur achalandage demeure relativement stable dans l'ensemble.

À la traverse de Matane, l'achalandage semble plutôt vouloir se maintenir, demeurant de l'ordre de 89 000 à 93 000 véhicules (toutes catégories) annuellement depuis 1992. On enregistre à cet endroit dix fois moins de camions qu'à la traverse de Tadoussac.

Cette situation s'expliquerait en partie par le fait que l'utilisation de la traverse de Tadoussac est gratuite, ce qui n'est pas le cas pour celle de Matane. Souvent, le camionneur qui est propriétaire du tracteur est payé en fonction du kilométrage parcouru ; s'il décide d'utiliser le traversier de Matane, il encourt alors des frais de l'ordre de 150 \$ à 200 \$ par traversée, frais qu'il doit assumer personnellement. Il s'avère donc plus avantageux ou plus économique pour lui d'utiliser la traverse de Tadoussac, même s'il doit à l'occasion subir certains délais avant de pouvoir traverser.

De plus, l'offre de transport n'est pas la même à la traverse de Matane qu'à celle de Tadoussac, la fréquence du service y étant de beaucoup moins élevée. À Tadoussac, le jour, il y a des départs simultanés de chaque rive aux 20 minutes à longueur d'année. À la traverse de Matane, l'été, il y a 3 ou 4 départs par jour selon la journée de la semaine, cette fréquence étant réduite à 1 ou 2 départs par jour l'hiver.

Afin de soulager la traverse de Tadoussac et la route 138 d'une partie de son trafic à cet endroit, les traverses maritimes sur le Saint-Laurent pourraient jouer un plus grand rôle comme porte d'accès à la Côte-Nord (ou de sortie), et ce autant pour le transport des marchandises que pour les vacanciers.

La remise en service en 1992 de la traverse saisonnière Trois-Pistoles/Les Escoumins, l'implantation à titre expérimental d'un service de traverse maritime pendant la saison touristique entre la Gaspésie et la Côte-Nord via l'île d'Anticosti (de 1994 à 1996), de même que le succès remporté par le nouveau traversier saisonnier de type catamaran entre Forestville et Rimouski lors de son premier mois d'opération en septembre 1997 (en dehors de la pleine saison touristique) sont autant d'événements qui témoignent de la présence d'un trafic potentiel ou d'un besoin d'amélioration des communications maritimes pour les voyageurs entre la Côte-Nord et la rive sud.

Quant au transport de marchandises, les études effectuées ces dernières années pour l'implantation d'un service de transport maritime alternatif à la route 138 et à la traverse de Tadoussac (traversier-rail Matane/Côte-Nord, service maritime roulier sur le Saint-Laurent) ont démontré l'existence d'un marché ou d'un trafic potentiel. Et l'augmentation continue du nombre de camions à la traverse de Tadoussac vient d'ailleurs confirmer la croissance de ce trafic.

Sur la Côte-Nord, des infrastructures maritimes ou portuaires sur le Saint-Laurent sont sous-utilisées, certaines d'entre elles (débarcadère ferroviaire à Sept-Îles, rampe Ro-Ro à Baie-Comeau) n'ayant même pour seule utilité que de combler une partie du paysage portuaire. Le potentiel qu'offre le fleuve dans cette région comme alternative à la route 138 et à la traverse de Tadoussac pour le transport des marchandises, n'est pas exploité à la mesure de sa capacité. Le transport maritime et les infrastructures qui le soutiennent offrent un potentiel indéniable.

Afin d'accroître le rôle de cette route maritime comme porte d'entrée (ou de sortie) de la région nord-côtière, différentes pistes ou avenues de solution peuvent être considérées, celles-ci allant de l'amélioration possible des traverses déjà existantes à la mise en place de tous nouveaux services maritimes.

Sans vouloir faire une étude exhaustive sur la question, la présente section abordera d'abord les possibilités de croissance des équipements maritimes déjà existants, faisant ressortir le potentiel et les contraintes propres à chaque traverse de même que les éléments qui mériteraient d'être analysés davantage. Le même exercice est ensuite appliqué en regard de différentes expériences ou études réalisées jusqu'à maintenant sur le sujet ou à l'égard de nouveaux scénarios pouvant être considérés.

Les possibilités de croissance ou de développement du transport maritime sont dépendantes de l'évolution des activités économiques et touristiques ainsi que d'un certain nombre de considérations d'ordre technique dont fera état le texte qui suit.

Qu'il s'agisse d'un projet d'amélioration d'un service déjà existant ou de l'implantation d'un tout nouveau service, il importe de garder à l'esprit cette prémisse de base : tout projet à l'étude devra être développé de manière à ce que l'utilisateur, qu'il soit touriste, voyageur d'affaires, expéditeur ou transporteur, y trouve son compte, c'est-à-dire qu'il puisse en retirer un avantage significatif.

11.9.1 La traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins

Cette traverse maritime possède un bon potentiel de développement, étant située dans des secteurs touristiques importants. Du côté nord, le secteur BEST (Bergeronnes - Escoumins - Sacré-Cœur - Tadoussac) constitue la destination touristique principale de toute la Côte-Nord ; c'est d'ailleurs à cet endroit que l'on retrouve la plus grande concentration de croisières-excursions au Québec. Du côté sud, Trois-Pistoles est un endroit qui prend de plus en plus d'importance au plan touristique, cette région étant le lieu de tournage de plusieurs scènes d'un téléroman populaire. Cette liaison maritime saisonnière est structurante du point de vue touristique puisqu'elle permet un bouclage entre les circuits littoraux de la rive nord et de la rive sud.

Les principales contraintes de cette traverse résident au niveau des conditions actuelles de ses quais d'accès et de la profondeur d'eau très restreinte au quai de Trois-Pistoles. Tant du côté de Trois-Pistoles que des Escoumins, les quais sont rendus au terme de leur vie utile et nécessitent d'être remplacés à brève échéance (le coût de reconstruction de ces quais est évalué à plus de 13 millions de dollars). Sur la rive sud, l'aire d'attente des véhicules étant située sur le quai et la voie d'accès, l'espace s'en trouve très limité ; il en résulte donc des conflits entre la circulation locale et le trafic afférent au service de traversier.

Le quai de Trois-Pistoles n'étant accessible qu'à la mi-marée ou à la marée haute, cette situation empêche le transporteur d'exploiter ce service de traversier selon un horaire régulier et d'augmenter la fréquence des traversées. Ce service étant tributaire des marées et le navire actuel ne pouvant prendre plus de deux camions à la fois pour des raisons de stabilité, on peut difficilement compter sur cette traverse maritime pour soulager celle de Tadoussac d'une partie de son trafic lourd pendant la période touristique.

Le service de traversier entre Trois-Pistoles et Les Escoumins, opéré par une entreprise privée, ne bénéficie pas de subventions à l'exploitation. Parmi les éléments de cette traverse qui mériteraient d'être analysés davantage figurent les suivants. Compte tenu de la situation décrite ci-dessus, quelles améliorations pourraient être apportées à la traverse sans en affecter la rentabilité ? Que renferment, le cas échéant, les plans de développement touristique régionaux à l'égard de cette traverse et de son avenir ? Le circuit touristique Tadoussac - Les Escoumins - Trois-Pistoles aurait sans doute avantage à être intégré au projet de route Verte qui doit passer par Sacré-Cœur et Tadoussac en provenance du Saguenay, pour aller rejoindre les réseaux cyclables de la rive sud en utilisant cette traverse maritime. Enfin, l'arrivée du catamaran de la nouvelle traverse Forestville/Rimouski risque-t-elle de perturber la saison de "L'Héritage" ? L'impact du nouveau traversier rapide sera donc à surveiller.

11.9.2 La traverse Forestville/Rimouski

Bien que cette nouvelle traverse saisonnière n'ait été en opération que pendant une période d'un mois seulement (septembre 1997), les résultats obtenus ont été très encourageants, d'autant plus qu'ils l'ont été en dehors de la haute saison touristique. N'ayant pu profiter des meilleurs moments de la saison, le "C.N.M. Évolution" a tout de même connu un taux d'occupation moyen d'un peu plus de 60 %. Tout le potentiel de cette liaison interrives réside dans le fait qu'il s'agit ici

d'un tout nouveau produit dans le marché des traverses maritimes au Québec, le traversier rapide de type catamaran (Fast Ferry) ayant une vitesse de croisière deux fois plus élevée que celle des autres traversiers conventionnels. Visant tout spécialement le créneau de la clientèle touristique et d'affaires, cette traverse est bien située, étant à proximité du secteur BEST.

Les principales contraintes connues de ce nouveau lien maritime seraient de deux ordres. Tout d'abord, la configuration de ce navire fait en sorte qu'il est plus sujet qu'un autre traversier conventionnel à être affecté par les fortes vagues et les vents violents qui peuvent parfois sévir sur le fleuve. En second lieu, pendant la courte période d'essai de cette traverse, des problèmes seraient survenus lors des embarquements. Les rampes des deux débarcadères devront faire l'objet de modifications afin de les rendre plus facilement accessibles. De nouveaux aménagements devront également être prévus près des débarcadères afin de faciliter l'attente et la circulation des passagers.

Le plan de développement de cette nouvelle liaison maritime apparaît comme le principal élément à être analysé davantage, afin de vérifier comment ce nouveau produit peut être intégré à l'industrie touristique de la région, et ce autant du côté de la rive nord que de la rive sud. Les seules informations connues pour le moment, mais non confirmées, consisteraient à apporter certaines modifications au navire de façon à permettre l'accès à des véhicules plus hauts comme des roulottes de voyage et des campeurs sur camion.

11.9.3 La traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout

Contrairement aux deux traverses précédentes, cette liaison maritime est exploitée à l'année longue. Le navire utilisé, le "Camille-Marcoux", a une bonne capacité (de 3 à 4 fois supérieure aux traversiers précédents), pouvant accommoder plus d'une centaine de véhicules et 600 passagers. Il offre donc beaucoup d'espace pour pouvoir loger véhicules, autobus, caravanes, tentes-roulottes, remorques de motoneiges et autres véhicules récréatifs. De plus, il dispose de plusieurs facilités pour les passagers (casse-croûte, salon de détente et salon bar, boutique de souvenirs) et même d'un ascenseur pour les personnes à mobilité restreinte. Pour le transport de marchandises, le navire peut prendre à bord plusieurs camions ou camions-remorques à la fois. De plus, cette traverse dessert une région de la Côte-Nord où sont situées d'importantes entreprises industrielles ou forestières.

Les principales contraintes de cette liaison maritime se trouvent au niveau de la durée de la traversée, de la grille horaire et du gabarit restreint du navire pour certains chargements de camions. Le traversier met plus de deux heures à relier les deux rives. Les heures de départ de plusieurs traversées (05 h 30, 17 h 00, 20 h 00 et 23 h 00) ne conviennent pas nécessairement à la clientèle touristique. Le gabarit du navire n'est plus tout à fait adapté aux dimensions des camions et des chargements actuellement autorisées sur les routes.

Le navire a été construit en 1974 selon les normes et les besoins de l'époque. Depuis, les charges et dimensions des camions ont augmenté. Les rampes d'accès au navire ont été modifiées périodiquement de façon à pouvoir supporter des charges de plus en plus lourdes. Le gabarit du navire lui, par contre, n'a pas suivi l'évolution des dimensions des camions et des chargements, de sorte qu'il

n'est plus tout à fait adapté aux dimensions contemporaines des camions et de leurs chargements.

Les temps d'attente au quai et les coûts de la traversée sont également d'autres contraintes pour les transporteurs routiers. L'impossibilité pour certains expéditeurs ou transporteurs routiers de se faire garantir un certain volume d'espace disponible sur le navire à des heures de traversée qui leur conviennent constitue aussi une contrainte pour ces utilisateurs potentiels. En contrepartie cependant, certains départs l'été (05 h 30, 23 h 00 et 02 h 00) accordent la priorité aux camionneurs.

Pendant la saison estivale, le navire effectue jusqu'à huit traversées (simples) par jour. La durée de chaque traversée étant d'environ deux heures et quart, si l'on ajoute à cela les temps d'embarquement et de débarquement, il est pratiquement impossible d'augmenter le nombre de traversées entre les deux rives sans l'ajout d'un deuxième navire. L'expérience a été tentée il y a quelques années alors qu'un second navire, le "John-Hamilton-Gray", a été affrété de Marine Atlantique afin d'augmenter l'offre de transport à cette traversée. Cette expérience s'est malheureusement avérée un échec au plan financier. Le service de traversier actuel est d'ailleurs déficitaire au plan de l'exploitation, nécessitant des subventions de l'ordre de 3 millions de dollars annuellement. De toute façon, la Société des traversiers du Québec ne pourra plus compter dorénavant sur le "John-Hamilton-Gray", ce navire ayant été transformé en 1997 en un luxueux casino flottant parti effectuer des croisières dans les Bahamas.

Parmi les aspects ou les éléments de cette traversée maritime qui mériteraient d'être analysés davantage figurent les possibilités d'adaptation du navire actuel aux exigences modernes du transport par camion, ou le remplacement du navire par un de plus gros gabarit (mieux adapté aux dimensions contemporaines des camions et de leurs chargements), de même que la mise en place d'autres programmes incitatifs (ou l'extension de ceux existants) à l'intention des camionneurs ou autres clientèles potentielles (les industries forestières par exemple).

11.9.4 Le traversier-rail Baie-Comeau/Matane

Cette traversée maritime permet à une partie de la Côte-Nord d'être reliée douze mois par année au réseau ferroviaire nord-américain. Le traversier-rail en opération depuis une vingtaine d'années déjà n'a pas encore atteint la moitié de sa vie utile. Le "Georges-Alexandre-Lebel" n'est pas non plus utilisé à sa pleine capacité ; sa fréquence de service qui est actuellement de deux aller-retour quotidiens pourrait facilement être doublée au besoin.

Le principal obstacle à une utilisation plus intensive de ce mode de transport dans la grande région de Baie-Comeau serait l'absence d'embranchements ou connexions ferroviaires pour pouvoir desservir directement d'éventuels utilisateurs potentiels. Cette situation oblige alors ces derniers à recourir au camionnage pour une partie du trajet (jusqu'aux installations ferro-portuaires) et à défrayer des coûts supplémentaires pour le transbordement des marchandises. Seule autre alternative pour ces entreprises : la construction d'une antenne ou d'un raccordement ferroviaire privé jusqu'au lieu d'emplacement de leur usine, ce qui

représente des investissements majeurs, sans parler des coûts reliés aux différentes études techniques et de nature environnementale.

Une avenue de solution qui pourrait être étudiée afin de soulager la traverse de Tadoussac d'une partie de son trafic lourd résiderait peut-être du côté de ce traversier-rail. L'exploitant de la traverse, Cogema, ne peut en vertu de sa charte constituante effectuer le transport de camions ou de remorques de camions à moins que ceux-ci ne soient placés sur des wagons plats. Un amendement à sa charte pourrait cependant être apporté afin de relever l'exploitant actuel de cette obligation ou de cette contrainte. Une autre possibilité qui permettrait l'embarquement de camions à bord du traversier-rail sans que ceux-ci soient juchés sur des wagons de chemin de fer, consisterait en l'affrètement du navire par un transporteur autorisé comme, par exemple, la Société des traversiers du Québec.

L'utilisation du traversier-rail comme traversier routier dédié exclusivement aux besoins des camionneurs devrait être analysée davantage afin de vérifier le potentiel de marché pour un tel service, et si un tel projet serait techniquement et économiquement réalisable.

11.9.5 Le retour de la traverse Gaspésie/Anticosti/Côte-Nord

Cette traverse maritime implantée à titre expérimental entre Rivière-au-Renard (Gaspésie), Port-Menier (Île d'Anticosti) et Havre-Saint-Pierre (Côte-Nord) pendant trois saisons touristiques a connu un certain succès de popularité et démontré la présence d'un réel potentiel de développement touristique dans l'axe desservi, malgré les déboires financiers de l'aventure et une structure d'accueil touristique encore limitée particulièrement du côté de l'île d'Anticosti et de Havre-Saint-Pierre. En plus de permettre un bouclage entre les circuits littoraux de la Côte-Nord et de la Gaspésie, ce lien maritime permettait aux nombreux voyageurs visitant la Gaspésie de pousser une pointe vers les beautés sauvages de l'île d'Anticosti de même que vers la réserve du parc national de l'Archipel-de-Mingan sur la Côte-Nord.

La principale contrainte à un éventuel retour de cette traverse maritime pourrait être de trouver un exploitant intéressé à reprendre ce marché qui a été abandonné et à le développer suffisamment de façon à pouvoir rentabiliser l'entreprise. Le choix d'un navire muni de stabilisateurs, mieux adapté qu'un traversier conventionnel aux conditions maritimes du golfe, pourvu des facilités nécessaires à une clientèle touristique et qui serait conçu spécialement pour des croisières de moyenne ou longue durée constituerait un atout évident.

Un plan de mise en marché à long terme devrait également être développé, plan prévoyant entre autres un certain support technique et financier (intervenants du secteur touristique, paliers administratifs et organismes de développement économique) pendant la période de lancement et de rodage, ce qui permettrait d'éviter les divers aléas rencontrés au cours de l'expérience précédente.

11.9.6 Un traversier-rail à Sept-Îles et Port-Cartier

Le projet d'implantation d'un service de traversier-rail (navire de type mixte pouvant recevoir des wagons réguliers de même que des remorques de camions

sur des wagons plats) entre la région de Sept-Îles/Port-Cartier (SIPC) et le port de Matane, sur la rive sud du Saint-Laurent, a déjà fait l'objet récemment d'études préliminaires (études d'opportunité, de définition et de faisabilité).

Ces études ont confirmé l'existence d'un certain potentiel de trafic pour un tel service, évaluant celui-ci entre 455 000 et 650 000 tonnes de marchandises annuellement (excluant le marché relié aux projets en cours de développement dans la région). Certaines marchandises dangereuses faisant l'objet de contraintes importantes lorsqu'il s'agit de transport maritime (nitrate d'ammonium, peroxyde d'hydrogène, soufre liquide) ont également été exclues du trafic potentiel.

La présence d'un traversier-rail à Sept-Îles et à Port-Cartier fournirait aux entreprises de la région une alternative au camionnage pour leurs besoins en transport, que ce soit pour leur approvisionnement, l'atteinte de leur marché ou le développement de nouveaux marchés sur le continent. Un tel service pourrait permettre aux entreprises et industries de la région SIPC d'améliorer leur position concurrentielle en disposant d'un accès direct aux réseaux ferroviaires national et américain. De plus, un transfert modal anticipé d'environ 580 000 tonnes de marchandises par année vers la desserte ferroviaire permettrait de réduire le trafic lourd de plus de 50 passages par jour sur la route 138.

Bien que les régions de Sept-Îles et de Matane disposent déjà des infrastructures maritimes nécessaires à l'implantation d'un service de traversier-rail, la mise en œuvre d'une telle desserte nécessiterait des investissements de plus de 40 millions de dollars (M\$) pour l'achat du navire et du matériel roulant ainsi que pour compléter les infrastructures terrestres et maritimes requises. Le coût annuel d'exploitation du traversier serait de l'ordre de 12 à 14 M\$ dépendamment de la fréquence hebdomadaire du service (5,6 ou 7 jours).

L'implantation de la desserte ferroviaire ne poserait pas de problèmes particuliers au plan technique. Toutefois, le volume de trafic estimé se trouverait à la limite du volume annuel de marchandises nécessaire pour l'atteinte d'un niveau de rentabilité qui soit convenable à des investisseurs privés.

Plusieurs facteurs peuvent influencer la part de marché de la desserte ferroviaire et en affecter par conséquent la rentabilité, qu'il s'agisse, par exemple, d'une baisse des tarifs de transport routier, d'une augmentation des tarifs ferroviaires, d'un déplacement des clientèles ou des fournisseurs des industries de la région SIPC, ou encore du recouvrement des coûts des services de la Garde côtière.

Il y aurait lieu de procéder à une évaluation plus approfondie de plusieurs éléments de coûts et de vérifier l'adéquation entre la tarification du service et la pénétration des marchés. Pour assurer la faisabilité financière du projet en regard des conditions prévisibles du marché et des coûts d'exploitation estimés, la configuration du projet devra être orientée vers une optimisation du fonctionnement de la desserte et une diminution de ses dépenses d'exploitation.

11.9.7 Un traversier-rail entre Baie-Comeau et Pointe-au-Pic

Ce traversier-rail relierait les installations ferro-portuaires de Baie-Comeau au quai de Pointe-au-Pic dans Charlevoix, un quai en eau profonde accessible à

longueur d'année et près duquel passe la voie ferrée de la Société des chemins de fer du Québec. Cette voie ferrée qui est exploitée par le Chemin de fer de Charlevoix a sa tête de ligne située à Clermont. De là, la ligne se dirige vers La Malbaie pour ensuite longer le fleuve vers l'ouest et aller rejoindre dans la cour de triage de Limoilou, à Québec, le réseau ferroviaire du CN.

Un important trafic de bois d'œuvre en provenance des scieries de la Côte-Nord est camionné en direction du terminus ferroviaire de Clermont, empruntant pour s'y rendre la traverse de Tadoussac et la route 138. Ce trafic de bois serait appelé à se développer de façon considérable au cours des prochains mois ou des prochaines années. Une large part de ce trafic proviendrait des scieries situées dans les MRC de Manicouagan et de Sept-Rivières. Le potentiel forestier de ces MRC correspond aux deux tiers de celui de toute la Côte-Nord. La récolte forestière y représentait d'ailleurs en 1995 plus de 50 % des volumes coupés sur toute la Côte-Nord, alors que les prévisions de coupe pour les prochaines années s'y élèveraient à plus de 70 % de toute la région.

Le trafic de bois d'œuvre en direction du terminus ferroviaire de Clermont, évalué en 1997 à plus de 1 500 camions-remorques, pourrait prochainement atteindre et même dépasser le nombre de 6 000 camions-remorques par année, représentant alors plus de 9 000 passages annuels supplémentaires de camions (soit environ 180 camions-remorques de plus par semaine) à la traverse de Tadoussac et dans ce secteur de la route 138.

Un traversier-rail entre Baie-Comeau et Pointe-au-Pic offrirait une alternative au camionnage pour le transport de ces énormes quantités de bois d'œuvre vers le réseau ferroviaire de la rive nord du Saint-Laurent, évitant ainsi de surcharger davantage la traverse de Tadoussac et cette partie de la route 138.

Les principales contraintes à la réalisation d'un tel projet pourraient être les coûts élevés d'immobilisations (acquisition d'un navire, construction d'un débarcadère et des autres aménagements ferroviaires nécessaires au quai de Pointe-au-Pic) et d'exploitation d'un tel service. L'espace encore disponible à cet endroit permet-il l'aménagement d'une rampe de débarquement et d'une cour de triage pour permettre l'entreposage des wagons de marchandises chargés ou non ? Le quai est-il en condition pour recevoir de tels aménagements ? On sait que l'accostage au mur est du quai est actuellement prohibé, la capacité portante du quai étant inexistante à cet endroit. Les coûts de reconstruction de ce mur et de l'installation d'une rampe s'élèveraient à plusieurs millions de dollars (3 M\$ pour le mur et au moins 6 M\$ pour le débarcadère ferroviaire).

Si le projet devait nécessiter la construction d'une annexe ou d'un prolongement du quai actuel, lequel serait alors situé du côté ouest, cela représenterait également des coûts fort importants puisque l'on est en eau très profonde à cet endroit (plus de 7 mètres). La question environnementale ne serait pas à négliger non plus dans un tel projet. La présence d'une cour de triage à proximité d'un secteur résidentiel et sur les lieux d'une importante destination touristique pourrait s'avérer une nuisance environnementale majeure.

Un autre élément important à considérer et qui pourrait constituer un facteur décisif pour l'implantation d'un traversier-rail dans cet axe maritime est le volume de marchandises nécessaire pour assurer la rentabilité d'un tel service. Une

étude d'opportunité et de faisabilité du projet devra être effectuée afin de déterminer si le volume de trafic marchandises que pourra s'accaparer cette traverse sera suffisant pour rentabiliser l'opération. Autre aspect non négligeable d'une telle étude consistera à vérifier jusqu'à quel point un tel service pourrait entrer en concurrence avec Cogema (pour l'obtention d'une partie de son trafic) sans que cela puisse nuire à la rentabilité du traversier-rail déjà existant entre Baie-Comeau et Matane.

11.9.8 Un service maritime roulier Montréal/Côte-Nord

Le projet d'implantation d'un service maritime roulier sur le Saint-Laurent a fait l'objet d'une étude de pré faisabilité en 1994-95. Cette étude financée par Transports Québec a été réalisée par le Centre de formation et de recherche en transport maritime et intermodal (CFORT), l'Institut maritime du Québec (IMQ) et l'Université du Québec à Rimouski (UQAR).

L'étude a révélé que le marché de la Côte-Nord pouvait être plus facile à attirer par un tel service, étant donné l'absence d'autoroute dans cette région, la présence de conditions routières plutôt difficiles (entre la région de Québec et Les Escoumins) et le nécessaire passage par la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine. Les ports de Sept-Îles et de Baie-Comeau disposent déjà d'une rampe Ro-Ro et d'une excellente profondeur d'eau (plus de 9 mètres). Le port de Baie-Comeau est par contre soumis à des conditions de glace plus mauvaises que Sept-Îles.

La taille limitée ou relativement restreinte du marché pourrait cependant constituer un obstacle important. Pour les expéditeurs, la diminution de coût devra être suffisamment importante (au moins 15 %) pour compenser l'augmentation des délais occasionnés, et le service devra avoir la même fiabilité et la même ponctualité que le transport routier. Une analyse de sensibilité portant sur différents scénarios de transport roulier a été effectuée afin de vérifier l'impact de la variation de certains paramètres du service (route desservie, fréquence, taille ou capacité du navire, vitesse du navire et taux d'occupation). Cette analyse a démontré que pour obtenir un coût de transport d'au moins 15 % inférieur à celui du transport routier, le service maritime roulier requerrait une couverture de marché qui soit supérieure à 70 % de tout le trafic Montréal/Sept-Îles. De leur côté, les camionneurs devront en retirer une réduction au niveau des coûts d'exploitation ainsi qu'au niveau des risques financiers par une diminution du nombre de tracteurs et de chauffeurs et une baisse du taux de roulement des remorques dont la durée de vie s'en trouvera accrue.

Pour les transporteurs maritimes, la courte distance impliquée, le faible volume de trafic, l'importance des frais portuaires et la forte concurrence de la route sont autant de facteurs pouvant compromettre la rentabilité d'un tel service. Toute nouvelle analyse sur la question devra porter sur l'examen de scénarios complémentaires à ceux de l'étude (que ce soit au niveau des critères de conception du projet, des paramètres de financement ou des conditions d'exploitation).

11.9.9 Une traverse Les Escoumins/Gros-Cacouna

Une traverse maritime reliant Les Escoumins au port de Gros-Cacouna pourrait représenter une alternative fort valable comme porte d'entrée de la Côte-Nord (ou de sortie) pour le trafic lourd en provenance ou à destination des régions de Montréal et du Sud du Québec. Elle permettrait entre autres aux camionneurs de la Côte-Nord d'aller rejoindre directement l'autoroute 20, évitant ainsi la traverse de Tadoussac et les nombreuses côtes de la route 138 entre la région de Québec et Les Escoumins.

De plus, cette traversée s'effectuant selon un axe quasi-parallèle au fleuve, à l'autoroute 20 et à la route 138, le camionneur assurant une liaison Montréal/Baie-Comeau ou Montréal/Sept-Îles, par exemple, n'aurait pas l'impression de perdre son temps en faisant du "sur place" puisque tout au long de la traversée il se trouvera à progresser dans la même direction ou le même axe que le trajet qu'il a à parcourir. Gros-Cacouna est un port en eau profonde qui est bien protégé et accessible douze mois par année avec l'aide occasionnelle d'un brise-glace en hiver.

Les principales contraintes à l'implantation d'une telle traverse résideraient au niveau des coûts importants d'immobilisations qu'impliquerait un tel projet, dont la construction d'un quai en eau profonde du côté ouest de la municipalité des Escoumins (la profondeur d'eau n'étant pas suffisante au quai actuel ni du côté est de la municipalité) et la construction de rampes d'embarquement aux deux endroits desservis. Cette traverse serait de plus située dans une zone du fleuve plutôt difficile à la navigation (lieu de rencontre des courants du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saguenay).

Cette nouvelle liaison maritime aurait sans doute un impact négatif sur les traverses saisonnières voisines, pour la clientèle touristique en particulier (Trois-Pistoles/Les Escoumins et Rivière-du-Loup/Saint-Siméon, cette dernière bénéficiant déjà de subventions provinciales).

Par contre, l'état actuel des quais à Trois-Pistoles, aux Escoumins et à Rivière-du-Loup, lesquels sont rendus au terme de leur vie utile et nécessiteront à brève échéance d'importants investissements (plus de 25 millions de dollars) pour leur reconstruction, pourrait renforcer l'hypothèse de cette nouvelle desserte de remplacement ou du moins amener à poursuivre la réflexion en ce sens. Une analyse d'ensemble assez élaborée (études d'opportunité et de faisabilité) serait nécessaire à une évaluation et une comparaison des coûts impliqués.

11.9.10 Commentaire

Les études réalisées jusqu'à maintenant sur les possibilités de développement du transport maritime ont démontré de façon générale que malgré l'existence d'un certain potentiel de trafic, le marché visé se révélait dans bien des cas insuffisant pour pouvoir garantir la santé financière ou la rentabilité de l'opération ou du projet envisagé, plusieurs éléments de coûts demeurant parfois difficiles à préciser et des incertitudes semblant toujours vouloir subsister.

À moins de pouvoir résoudre ces difficultés et pousser les analyses beaucoup plus en profondeur par l'examen de scénarios complémentaires à ceux étudiés (que ce soit au niveau des critères de conception du projet, des paramètres de financement ou des conditions d'exploitation), il y aurait peut-être lieu, dans un

premier temps, d'examiner de plus près les possibilités pouvant s'offrir du côté d'une amélioration ou d'un réaménagement des traverses fluviales déjà existantes. Celles -ci recèlent sûrement des possibilités qui mériteraient d'être considérées et qui devraient à tout le moins faire l'objet d'une réflexion et d'un examen plus en profondeur, les efforts déployés de ce côté semblant avoir été plutôt timides jusqu'à maintenant ou du moins récemment.

**EFFICACITÉ ENVIRONNEMENTALE ET ÉNERGÉTIQUE
ET RISQUES D'ACCIDENTS
(Note complémentaire)**

Efficacité environnementale

Les modes de transport émettent des polluants dans l'atmosphère tels que du gaz carbonique (CO₂), du monoxyde de carbone (CO), des oxydes d'azote (NO_x), des composés organiques volatiles (COV), du gaz sulfureux (SO₂) et des émissions de particules (EP : suies, poussières, etc.). Le tableau suivant présente les taux moyens de rejets de gaz de combustion selon le mode de transport.

Mode	Émissions de gaz et rejets de combustion (kg/1000 t-km) ¹						Total
	CO ₂	CO	NO _x	COV	SO ₂	EP	
Maritime	9,070	0,017	0,095	0,009	0,045	0,006	9,242
Ferroviaire	21,840	0,090	0,440	0,022	0,022	0,014	22,428
Routier	164,89	4,680	1,804	0,390	0,247	0,180	172,191

Ces données de base ont été établies en fonction des consommations moyennes reliées à chacun des modes de transport, soit respectivement 1,64, 3,85 et 25,4 l / 1000 t-km. Si l'on tient compte des émissions combinées de CO, de CO₂ et de NO_x, le transport maritime est environ 2½ fois moins polluant que le ferroviaire et 18 fois moins que le camionnage.

Efficacité énergétique

Sur le plan du rendement énergétique, le transport maritime présente généralement la consommation d'énergie la plus faible, suivi du transport ferroviaire et puis du camionnage. Pour le transport des marchandises, l'efficacité énergétique est exprimée en kilojoules (kj) par tonne-kilomètre. Le tableau suivant indique les efficacités énergétiques des différents modes de transport des marchandises. On voit sans peine que les modes ferroviaire et maritime sont les formes de transport les plus efficaces.

Consommation d'énergie selon le mode de transport ²			
	Maritime	Ferroviaire	Routier
Énergie consommée (kj/t-km)	133	313	1737 - 2385
Rapport des consommations	1	2,35	13-18
Litres / 1 000 t-km	1,62	3,85	21,3 - 29,5 ³

¹ Source : Études sur le transport de marchandises - Partie III, Étude de faisabilité, Roche ltée, Novembre 1997. (Environmental efficiency of marine transportation (1992), A.K. Socio Technical Consultants, A.M. Khan, Ph. D.).

² Source : Ibidem.

³ Valeurs calculées à partir de la consommation moyenne d'un camion lourd soit 6 milles/gallon impérial ou 25,4 l/1 000 t-km.

L'efficacité énergétique est une mesure indirecte des émissions atmosphériques. Par conséquent, dans le secteur du transport, une plus grande efficacité énergétique représente un plus grand respect de l'environnement.

Risques d'accidents

Le risque d'accident associé au transport par navire est plus faible que celui des autres modes de transport, incluant le train et le camion. Le tableau qui suit illustre les récurrences statistiques d'accidents observées au niveau de ces différents modes de transport. Les taux indiqués représentent les risques annuels d'accidents par 100 millions de tonnes-kilomètres de marchandises transportées.

Risque annuel d'accident par mode pour 100 millions t-km ¹			
	Maritime	Ferroviaire	Routier
Taux de base	0,026	0,375	1,943

¹ Source : Ibidem.

11.10 Résultats du questionnaire d'enquête

Afin de pouvoir compléter le portrait de la situation sur le transport maritime en territoire nord-côtier, un court questionnaire d'enquête a été préparé à l'intention des gestionnaires d'infrastructures portuaires pour les principaux ports situés à l'ouest de Natashquan, c'est-à-dire pour la partie du territoire de la Côte-Nord qui initialement devait faire l'objet de l'étude en vue de l'élaboration du plan de transport.

Ce questionnaire d'enquête qui ne contenait que quelques pages portait sur les éléments suivants :

- les volumes de marchandises (tonnages) qui ont été chargées et déchargées dans le port en 1995, par principaux types de produits ;
- les forces et les faiblesses (avantages et contraintes) caractérisant le port, et les principaux problèmes appréhendés pour les prochaines années ;
- les perspectives de développement ou d'avenir du port ;
- au plan environnemental :
 - les incidents (fuites ou déversements de matières dangereuses) survenus ces dernières années sur le site du port ;
 - les risques ou facteurs de risques liés aux activités du port ;
 - les mesures de prévention prises ou adoptées à l'égard de ces risques ; et
 - si une étude d'impact a déjà été réalisée en regard de ces risques.

L'enquête qui a été effectuée au printemps de 1996 n'a cependant donné que peu de résultats. Des quelques questionnaires transmis un seul nous a été retourné complété, soit celui du port de Sept-Îles.

Selon les informations obtenues, 23,26 millions de tonnes de marchandises auraient été chargées et déchargées au port de Sept-Îles en 1995 comparativement à 22,58 millions de tonnes en 1994. Le minerai de fer vient en tête de liste avec 20,52 millions de tonnes, soit plus de 88 % du tonnage total manipulé. Parmi les autres produits, on comptait principalement du coke breeze, de l'alumine, du mazout, de la pierre-à-chaux, du charbon, de l'aluminium et de la bentonite.

Au nombre des grands avantages caractérisant le port de Sept-Îles, on note sa situation géographique exceptionnelle (à l'entrée du système Saint-Laurent/Grands Lacs et à l'intérieur d'une grande baie protégée par des îles), sa grande profondeur d'eau à l'entrée (80 mètres) pouvant accommoder des navires de fort tonnage, son accessibilité à l'année longue et la disponibilité d'une rampe pour traversier-rail.

Les principales faiblesses ou contraintes du port résideraient au niveau de sa grande dépendance de deux industries (fer et aluminium), de l'interruption du trafic des Grands Lacs l'hiver, de l'utilisation restreinte du quai Mgr Blanche en raison de son état, et de l'absence d'espaces suffisants et d'équipements adéquats pour la manutention de forts volumes de marchandises en vrac.

En ce qui a trait aux perspectives de développement du port, celles-ci se situeraient possiblement dans le domaine des agrégats et de la manutention du charbon, en plus de la réalisation éventuelle de la deuxième phase prévue pour l'Aluminerie Alouette (projet de doubler la capacité de production de l'usine) dès que la situation le permettra.

Finalement, au plan environnemental, on mentionne qu'il n'y aurait aucun risque ou facteur de risque associé aux opérations effectuées dans le port de Sept-Îles, et que rien de majeur n'est à noter au cours des cinq dernières années au chapitre des incidents pouvant impliquer des matières dangereuses. On précise cependant que des mesures de mitigation sont prises lors de la réalisation de tous nouveaux projets.

11.11 Questions environnementales

La présente section de ce chapitre sur le transport maritime vise simplement à évoquer les principaux problèmes ou risques d'ordre environnemental pouvant être associés à ce mode de transport ainsi qu'à la présence et à l'utilisation d'installations ou infrastructures portuaires sur la Côte-Nord. Pour une analyse plus détaillée sur l'état de la situation, le lecteur voudra bien s'en référer à la partie des études techniques (Chapitre 5) traitant spécifiquement de la question environnementale.

De façon générale, les principales répercussions de nature environnementale liées au mode de transport maritime se situent au niveau des accidents maritimes (collisions, naufrages), des activités portuaires et des activités de dragage à l'intérieur ou à proximité des zones portuaires.

Les activités portuaires (manutention, transbordement, entreposage) peuvent parfois s'avérer une source de nuisances environnementales (bruit, odeurs, poussières) pour les secteurs résidentiels qui sont situés dans le voisinage des installations portuaires. Le principal problème à ce chapitre sur la Côte-Nord serait le dégagement de poussières de minerai lors de son transbordement sur les navires à l'aide de convoyeurs. Cette situation se rencontrerait plus particulièrement au port de Sept-Îles où le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF) enregistrerait au moins une plainte par année à ce sujet. Cela se produirait également au port de Havre-Saint-Pierre, mais de façon très occasionnelle cependant.

L'occurrence d'accidents lors du transbordement de produits chimiques ou pétroliers dans les ports de même que les effluents ou rejets industriels peuvent être des sources de pollution et entraîner à la fois la contamination de l'eau et des sédiments dans les zones portuaires. Les zones côtières et portuaires de la Côte-Nord seraient relativement peu touchées par la contamination chimique, à l'exception toutefois des zones portuaires de Forestville (forte contamination des sédiments par les HAP¹), de la baie des Anglais à Baie-Comeau (forte contamination par les BPC² et les HAP, le brai, le coke et l'alumine) et de Sept-Îles (contamination des eaux et des sédiments par le cuivre, le mercure, les phosphores, le fer, l'alumine et des hydrocarbures).

Le dragage constitue une activité d'entretien de la profondeur d'eau navigable dans les chenaux et les zones portuaires. Cette activité en zone portuaire demeure susceptible de contaminer le milieu côtier et les produits de la mer par la remise en suspension et la diffusion de produits toxiques pouvant être contenus dans les sédiments et les dépôts de dragage. Certains secteurs marins peuvent par conséquent être interdits à la pêche commerciale (comme c'est le cas pour le secteur de la baie des Anglais à Baie-Comeau) ou faire l'objet de restrictions quant à la consommation de certains poissons ou produits de la mer (comme dans la région de Baie-Comeau, par exemple).

¹ HAP : Hydrocarbures aromatiques polycycliques

² BPC : Biphényles polychlorés

Sur le fleuve Saint-Laurent, les collisions, échouages et naufrages de navires sont peu fréquents, mais lorsque de tels événements surviennent il peut en résulter le déversement de grandes quantités de produits (pétroliers ou chimiques).

Les risques environnementaux liés au transport maritime des matières dangereuses sont présents dans l'estuaire du Saint-Laurent, particulièrement dans les zones portuaires. Bien qu'elle soit pourvue de nombreux sites portuaires, la Côte-Nord possède quatre ports d'importance où les liquides en vrac (principalement des produits pétroliers) et les produits dangereux (explosifs, produits chimiques divers) sont manutentionnés en quantités plus importantes, soit Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre.

Les accidents maritimes qui surviennent dans les ports de la Côte-Nord sont constitués en grande partie par des déversements de produits (plus de 85 %), l'huile, le diesel et le mazout étant impliqués dans la majorité (près de 90 %) des cas.

La très grande majorité des accidents se produisent dans les ports associés à des zones industrielles, là où l'activité y est plus grande et où beaucoup de matières dangereuses y sont transbordées, ce qui augmente par conséquent les risques de fuites ou de déversements accidentels.

Sur la Côte-Nord, près de la moitié des accidents maritimes surviennent au port de Sept-Îles (23 des 48 accidents pour la période s'étendant entre le 1^{er} avril 1994 et le 30 juin 1997). C'est de plus à cet endroit que les conséquences potentielles d'un éventuel accident impliquant des produits pétroliers, des explosifs ou certains produits chimiques (incendie, explosions ou émanations de gaz toxiques) seraient les plus élevées, compte tenu de la présence de zones résidentielles situées à proximité des installations portuaires et des aires de transbordement de ces produits.

Ces risques seraient moins élevés aux ports de Baie-Comeau et de Port-Cartier, les aires résidentielles étant situées à plus grande distance des zones portuaires. À Havre-Saint-Pierre cependant, malgré les faibles quantités de produits pétroliers manutentionnés dans ce port, les risques d'accidents demeurent présents en raison de la proximité des zones habitées.

11.12 Conclusion (tendances et perspectives)

Après avoir procédé à une révision de ses interventions dans les domaines aérien et ferroviaire, le gouvernement fédéral a entrepris une importante réforme du secteur maritime. Ainsi, par sa nouvelle politique en la matière, il entend se retirer de l'exploitation et du soutien financier de plusieurs infrastructures et services maritimes. À cette fin, il procédera à la commercialisation de la majorité de ses ports, les ports dits régionaux et locaux, et récupérera auprès des utilisateurs des services maritimes une large part des coûts de ces services.

La nouvelle politique maritime nationale aura donc pour effet de transférer une bonne partie des infrastructures portuaires aux instances locales, municipales ou provinciales. Bien que cette réforme pourrait conduire à une rationalisation de l'ensemble du parc portuaire et à l'abandon de certaines infrastructures, elle entraînera inévitablement une charge financière additionnelle pour le gouvernement du Québec et les autres intervenants du milieu constitués des transporteurs maritimes, des usagers et des organismes municipaux.

Cette réforme affectera de façon importante le secteur du transport maritime commercial en imposant des frais aux usagers des services d'aide à la navigation et éventuellement de déglçage et de dragage. La facturation de droits de services à la navigation maritime (en vertu de la " Loi sur la gestion des finances publiques " depuis le 1^{er} juin 1996 et en vertu de la " Loi sur les océans " à compter du 1^{er} juillet 1997) permettra au gouvernement fédéral de récupérer 20 millions de \$ en 1996-97, 40 millions de \$ en 1997-98 et 1998-99 et 60 millions de \$ en 1999-2000.

Les armateurs qui naviguent dans les eaux québécoises du Saint-Laurent et du Saguenay devront assumer une part importante de ces nouveaux frais. Ceux-ci seront transférés à divers degrés aux clients du transport maritime par le biais d'augmentations tarifaires. Une partie des nouveaux frais aura un impact direct sur le gouvernement du Québec en raison de son implication au niveau des services de traversiers et de dessertes maritimes.

Ces changements toucheront particulièrement la région de la Côte-Nord puisqu'elle compte 50 % du trafic maritime au Québec et que son économie, principalement orientée vers l'exploitation des ressources naturelles, est largement tributaire de l'efficacité des réseaux de transport maritime. La communauté industrielle et maritime de cette région s'est d'ailleurs impliquée grandement auprès du gouvernement fédéral afin de faire valoir ses revendications.

La réforme fédérale dans le domaine des ports publics a amené la création de comités portuaires afin d'examiner la prise en charge par le milieu local des infrastructures fédérales. Ces comités sont appelés à définir les futures orientations du port de même que son fonctionnement dans un cadre d'autofinancement.

Il va de soi que cette réforme pourra entraîner des conséquences différentes pour les ports dépendamment de leur taille et de leur vocation. Cette réforme n'est pas sans constituer une sérieuse menace pour l'existence et la survie de nombreux

petits ports ne rapportant pas assez de recettes pour couvrir l'ensemble de leurs coûts d'immobilisations et qui sont actuellement déficitaires.

C'est d'ailleurs le cas pour la majorité des ports régionaux et locaux au Québec. La difficulté de ces ports à rentabiliser leurs activités ajoutée aux efforts financiers importants que commande l'entretien des structures ou installations maritimes, constituent des obstacles de taille à leur éventuelle prise en charge par des administrations locales ou de petites communautés.

Le programme de transfert des ports publics fédéraux soulève des enjeux importants pour les entreprises et les communautés locales sur les plans économique et financier, d'où la nécessité pour le gouvernement du Québec de se doter d'une politique en matière d'infrastructures portuaires face au désistement du gouvernement fédéral.