

1. Les constats et les tendances

Dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean, le ministère des Transports, de concert avec les acteurs du milieu, a analysé la situation actuelle et les tendances en matière de transports au Saguenay–Lac-Saint-Jean, afin d'établir un diagnostic et de mettre en lumière les enjeux qui se poseront dans la région au cours des années à venir. De cette démarche se sont dégagés des constats clairs et des tendances très nettes. Tout d'abord, nous verrons que la région est pourvue d'infrastructures pour tous les modes de transport et que des facteurs comme la démographie, l'aménagement du territoire et l'économie ont une influence sur la demande en transport collectif des personnes. Seront ensuite présentés les différents modes de transport des marchandises ainsi que le rôle qu'ils jouent sur le plan économique. Puis, des questions comme la sécurité dans les transports, les obstacles à la fonctionnalité des routes ainsi que la conservation des infrastructures routières seront abordées. Enfin, nous terminerons par un survol de l'impact des transports sur l'environnement.

Mentionnons que certaines des données qui seront présentées ne correspondent pas à celles qu'on trouve dans le diagnostic, une mise à jour de certains éléments ayant été effectuée depuis sa parution et quelques prévisions ayant été revues.

Des infrastructures pour tous les modes de transport

Le Saguenay–Lac-Saint-Jean est doté d'infrastructures et de systèmes pour tous les modes de transport, routier, ferroviaire, maritime et aérien (*carte 1*).

De loin le système le plus développé et le plus utilisé, le réseau routier est composé des réseaux supérieur, municipal et forestier. Le réseau supérieur, qui est principalement sous la responsabilité du ministère des Transports, sert de lien entre les municipalités et entre les sous-régions, en plus de relier le Saguenay–Lac-Saint-Jean aux régions voisines. Gérées par les municipalités, les routes municipales, qui sont reliées au réseau supérieur, comprennent les routes du réseau local ainsi que les rues. Quant aux chemins forestiers, qui sillonnent toute la région jusqu'à ses frontières, ils relèvent de la compétence du ministère des Ressources naturelles.

Le réseau ferroviaire relie le Saguenay–Lac-Saint-Jean au réseau nord-américain par la région de la Mauricie. Il traverse la région de La Baie à Dolbeau-Mistassini et se rend jusqu'à la région du Nord-du-Québec.

En ce qui concerne le réseau maritime, la région compte deux ports en eau profonde, situés sur la rivière Saguenay à La Baie. Ils sont accessibles par voie maritime toute l'année.

Enfin, le réseau aérien est constitué des aéroports de Bagotville, d'Alma, de Roberval, de Dolbeau-Mistassini–Saint-Félicien et de Chicoutimi–Saint-Honoré. L'aéroport de Bagotville fait partie du réseau supérieur d'aéroports québécois, tel que défini dans la *Politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires*⁷. La région compte aussi plusieurs hydroaérodromes, dont certains sont ouverts au public.

Des facteurs qui influencent la demande en transport

La démographie, l'aménagement du territoire et l'économie sont les principaux facteurs qui exercent une influence sur la demande en transport.

Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, la population n'a à peu près pas augmenté au cours des quinze dernières années. Entre 1980 et 1996, elle n'a en fait augmenté que de 0,5 p. 100. Stable depuis 1996, la démographie est maintenant marquée par le déclin et le vieillissement. De 1996 à 2016, on prévoit que la population de la région diminuera de 4,7 p.100. En effet, la population scolaire (5-19 ans) perdra le tiers de ses effectifs et le groupe des jeunes (0-4 ans) et la population active (20-44 ans) diminueront chacun de 23 p. 100. Par contre, le poids démographique de la population des 45 ans et plus passera de 33 p. 100 qu'il était en 1996 à 50 p. 100 en 2016. Bien qu'on prévoie une diminution de la population, le nombre de ménages, quant à lui, devrait augmenter de près de 10 p. 100 pendant la même période.

La répartition de la population sur le territoire est également un facteur qui influe sur la demande en transport des personnes. Répartie sur un vaste territoire divisé en quatre MRC, la population de la région, qui totalise près de 300 000 habitants, est regroupée dans 56 municipalités et une communauté autochtone (*carte 2*). La MRC

⁷ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Direction du transport multimodale, *Politique du gouvernement en matière d'infrastructures aéroportuaires*, Québec, Direction des communications, 1995, 16 p.

du Fjord-du-Saguenay compte 60 p. 100 de la population. Elle comprend la conurbation du Saguenay, formée des villes de La Baie, Chicoutimi et Jonquière, qui regroupe 49 p. 100 de la population totale. Quant à la population des autres MRC, celle du Domaine-du-Roy représente 12 p. 100 de la population, celle de Lac-Saint-Jean-Est, 18 p. 100 et celle de Maria-Chapdelaine, 10 p. 100.

En 1997, les activités économiques régionales généraient près de 120 000 emplois⁸, partagés entre les secteurs primaire (7700), secondaire (27 500) et tertiaire (84 500). L'économie régionale est axée sur l'exploitation et la transformation des ressources naturelles, qui pour les secteurs primaire et secondaire employaient en 1998 près de 25 000 personnes. De ce nombre, 57 p. 100 avaient un emploi lié à l'industrie forestière, 24 p. 100 à la transformation des minerais et métaux, 17 p. 100 à l'industrie agricole et 2 p. 100 à l'industrie des mines, carrières, sablières et tourbières. Pour ce qui est du secteur tertiaire, près des deux tiers des emplois étaient concentrés dans les activités commerciales et les services publics. En ce qui concerne les échanges commerciaux internationaux, la région y contribue de façon significative, puisqu'en 1998 on comptait 95 établissements exportateurs, totalisant 8000 emplois directement liés à l'exportation.

Le tourisme est également un secteur bien développé. La région possède plusieurs produits touristiques, qui attirent de nombreux visiteurs et dont les retombées économiques sont importantes.













D'ici à 2016, les perspectives d'emplois sont toutefois plutôt faibles. Cette prévision est fondée sur l'effectif des travailleurs par activités économiques et tient compte des efforts de rationalisation et de modernisation des entreprises, en particulier dans les industries forestière et agricole. On prévoit un taux de croissance global de l'emploi de 2,9 p. 100, essentiellement attribuable à la performance du secteur tertiaire (+ 8,3 p. 100), et une diminution du nombre d'emplois dans les secteurs primaire (- 5,4 p. 100) et secondaire (- 10 p. 100).

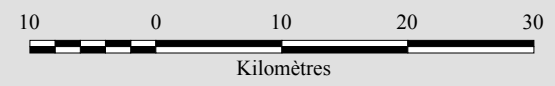
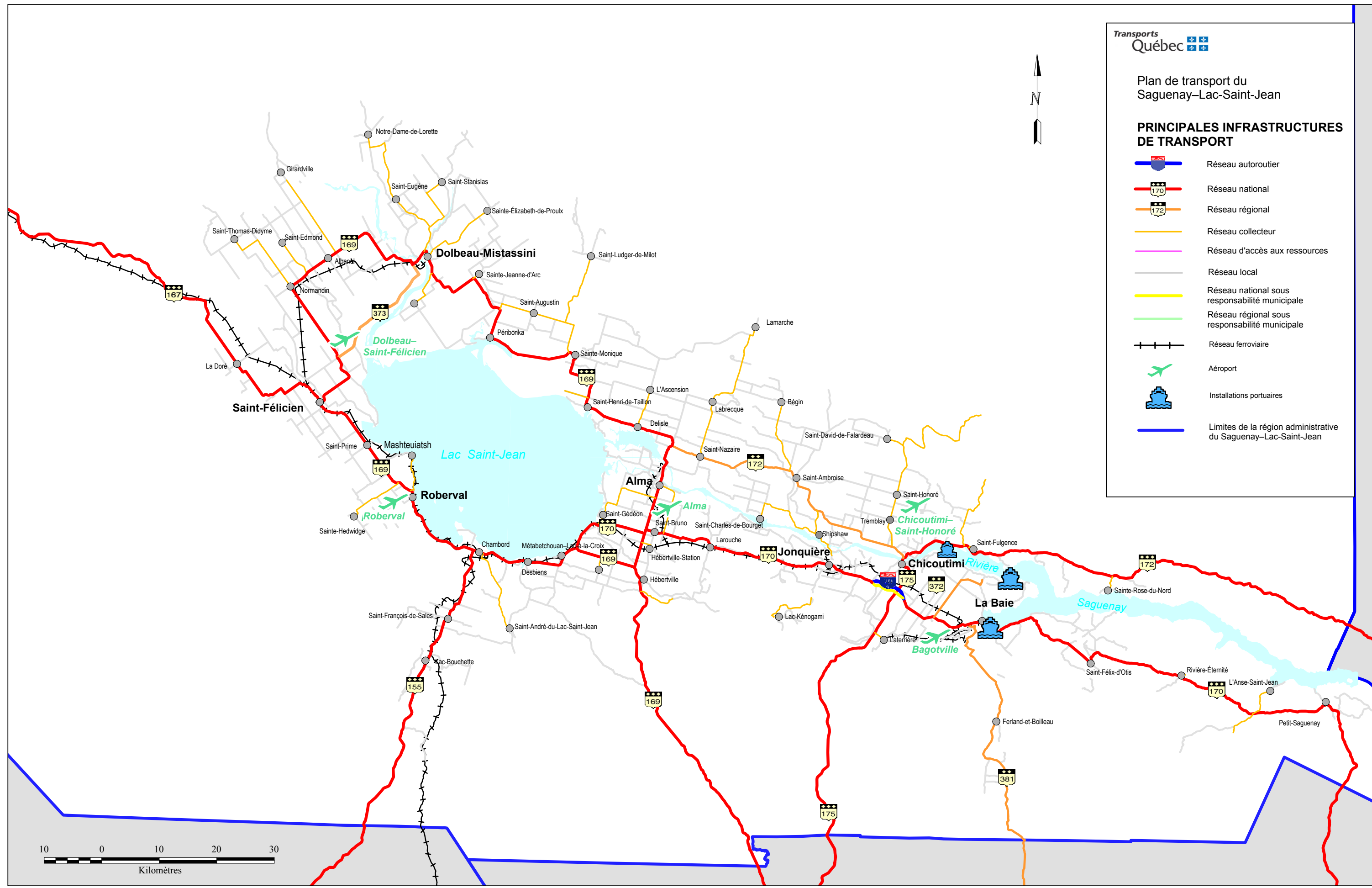
Les perspectives démographiques et économiques laissent prévoir un ralentissement de l'accroissement de la circulation routière. D'ici à 2016, la circulation générale devrait en effet augmenter de 20 p. 100 sur les routes intrarégionales, tandis que, sur les routes interrégionales, l'augmentation devrait être de 15 p. 100 pour la circulation légère et de 25 p. 100 pour la circulation lourde. À des fins comparatives, entre 1986 et 1995, la circulation sur les routes intra et interrégionales s'était accrue respectivement de 42 et de 22 p. 100.

⁸ Ce nombre ne comprend pas les travailleurs autonomes, au nombre de 11 000.

Plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean

PRINCIPALES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

-  Réseau autoroutier
-  Réseau national
-  Réseau régional
-  Réseau collecteur
-  Réseau d'accès aux ressources
-  Réseau local
-  Réseau national sous responsabilité municipale
-  Réseau régional sous responsabilité municipale
-  Réseau ferroviaire
-  Aéroport
-  Installations portuaires
-  Limites de la région administrative du Saguenay-Lac-Saint-Jean



Le transport des personnes : un secteur en changement

La population régionale est dispersée sur un vaste territoire, et 71 p. 100 de celle-ci est concentrée dans sept centres urbains de plus de 10 000 habitants. La répartition de la population favorise les déplacements en automobile et rend difficile une organisation efficace du transport des personnes. De plus, les perspectives démographiques, diminution de la population de jeunes et accroissement de la population âgée, laissent entrevoir des changements importants dans la demande de transport collectif, soit à la hausse, soit à la baisse, selon les modes.

Une préférence marquée pour les déplacements en automobile

Dans la région, on estime que 75 p. 100 des déplacements effectués quotidiennement le sont en automobile. Les déplacements domicile-travail représentent une part importante de tous les déplacements. Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, ils s’effectuent à 89 p. 100 en automobile, comparativement à 79 p. 100 pour l’ensemble du Québec. De plus, bien qu’on estime que, globalement, la population diminuera de 4,7 p. 100 d’ici à 2016, on prévoit une augmentation du nombre des ménages, ce qui a généralement pour effet d’augmenter la circulation intrarégionale. Le transport en commun, quant à lui, n’est utilisé que par 1,3 p. 100 de la population dans la région, par rapport à 12 p. 100 dans l’ensemble du Québec⁹.

La difficile organisation du transport collectif

Des municipalités de la région n’ont pas accès à certains services de transport collectif (*carte 3*). C’est le cas d’une vingtaine de municipalités, pour la plupart situées autour du lac Saint-Jean, dont, en 1999, les habitants ne pouvaient toujours pas utiliser un service de transport interurbain par autocar à partir de leur municipalité de résidence. De plus, la population de 16 municipalités, situées principalement autour du lac Saint-Jean, n’est desservie par aucun des services de transport collectif suivants : le transport en commun, l’autocar et le taxi. En outre, sept autres municipalités ne sont toujours pas desservies par un organisme de transport adapté. Par ailleurs, un service de transport ferroviaire des passagers dessert la région, faisant trois fois par semaine le trajet Jonquière-Montréal.

⁹ Notons que la popularité de ce mode de transport à Montréal (42 p. 100 des travailleurs montréalais utilisent le transport en commun) fait monter significativement la moyenne.

Une demande en transport appelée à se modifier

Le transport en commun, le transport scolaire et l'autocar ont une clientèle composée, à différents degrés, de jeunes. On prévoit par conséquent que la diminution du nombre de jeunes aura des répercussions sur chacun de ces modes de transport. D'autre part, le vieillissement de la population fera augmenter la clientèle et le nombre de déplacements du transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. En ce qui concerne ces services, signalons que leur financement relève de plusieurs ministères et organismes et que leur gestion n'est pas uniforme. De plus, il y a un cloisonnement dans la gestion et l'exploitation des services entre chacun des modes de transport collectif.

Quant au transport par taxi, 82 p. 100 de la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean réside dans un secteur desservi. Globalement, l'offre et la demande en matière de transport par taxi sont plutôt faibles, en raison entre autres du niveau de la motorisation de la population. Pourtant, le taxi présente de nombreux avantages : il est adaptable, souple et complémentaire aux autres modes de transport.

Le transport des marchandises au cœur de l'économie de la région

Comme nous l'avons vu précédemment, l'économie du Saguenay–Lac-Saint-Jean est axée sur l'exploitation et la transformation des ressources naturelles. En 1998, par exemple, les secteurs primaire et secondaire de ces industries employaient environ 25 000 personnes. Or, ces activités génèrent le déplacement d'importants volumes de marchandises.

On estime qu'il se transporte, intra et interrégionalement, environ 27 millions de tonnes de marchandises¹⁰ par année, réparties entre le camionnage, le transport ferroviaire et le transport maritime. Ces trois modes de transport sont essentiels pour assurer l'acheminement des marchandises ainsi que la compétitivité des entreprises et le développement économique de la région. Une des particularités du transport des marchandises dans la région, comme dans plusieurs régions ressources, est le nombre élevé de véhicules qui circulent sans chargement, soit à l'aller, soit au retour.

¹⁰ En excluant le transport intrarégional par camion des marchandises générales, des produits alimentaires et manufacturiers ainsi que le transport par camion à benne basculante.

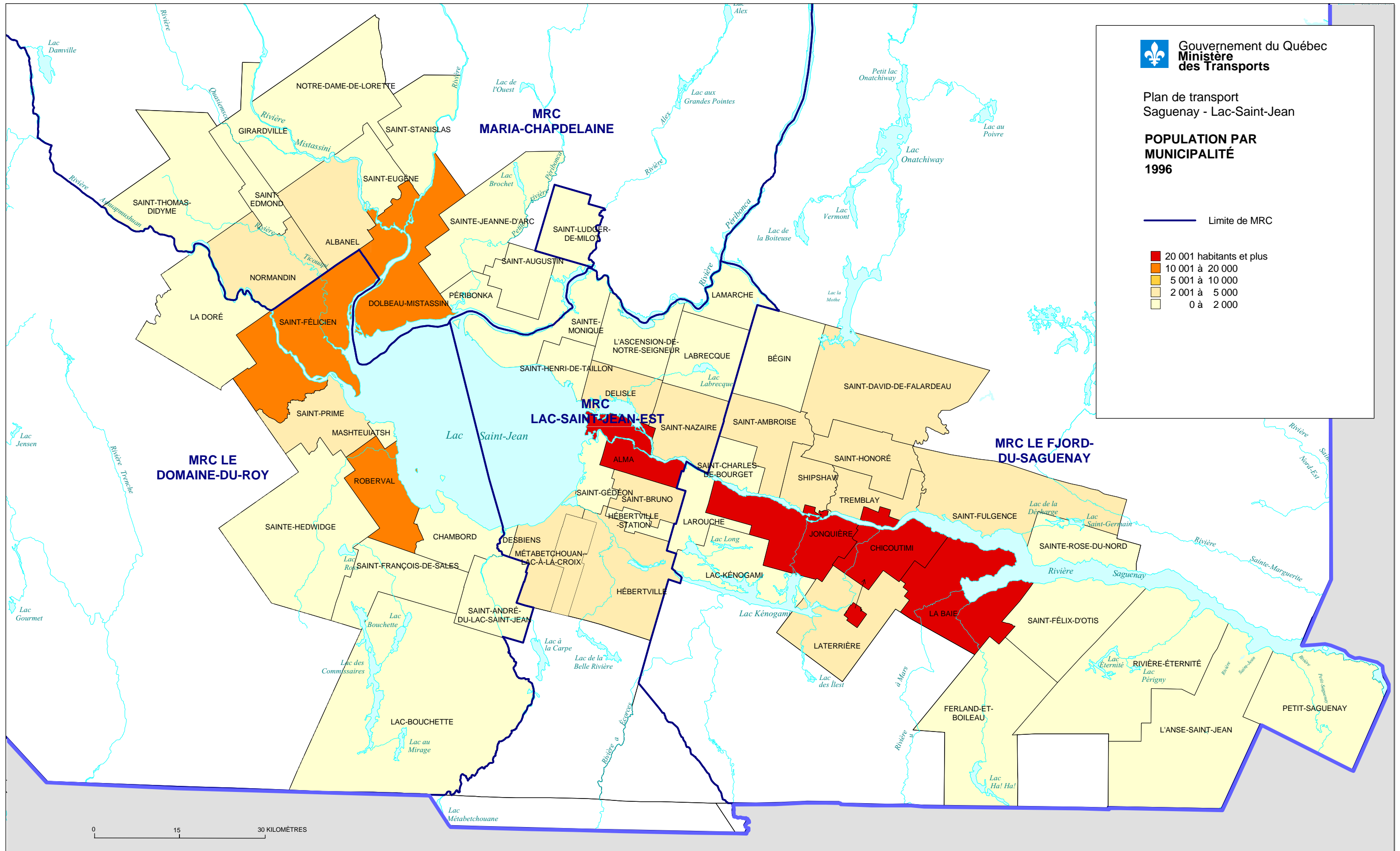


Plan de transport
Saguenay - Lac-Saint-Jean

**POPULATION PAR
MUNICIPALITÉ
1996**

— Limite de MRC

- 20 001 habitants et plus
- 10 001 à 20 000
- 5 001 à 10 000
- 2 001 à 5 000
- 0 à 2 000



Le transport routier : prédominant à l'intrarégional

Le camionnage assure annuellement le transport de 13 millions de tonnes¹¹ de produits forestiers, de marchandises générales (denrées alimentaires, produits manufacturés, marchandises diverses) et d'hydrocarbures. Près des trois quarts de ce tonnage, constitué de bois et de produits du bois, circule à l'intérieur de la région. Ce mode de transport est souple et rapide et ses coûts sont compétitifs. Cependant, c'est le moins écologique, celui qui consomme le plus d'énergie et qui contribue le plus à la pollution de l'air. En outre, sur le plan du transport des matières dangereuses, il comporte plus de risques de déversements accidentels de produits polluants, bien que ceux-ci soient de moindre importance que les déversements qui se produisent dans le transport ferroviaire ou maritime.

Malgré sa piètre performance sur le plan environnemental, le camionnage demeurera un mode de transport très utilisé, à cause de ses nombreux avantages, notamment pour le transport des produits de l'industrie forestière, qui constitue le secteur d'activité économique le plus important de la région.

Le transport ferroviaire : aussi important à l'intra qu'à l'interrégional

Le réseau ferroviaire est utilisé pour le transport de 9 millions de tonnes (Mt) par an de produits primaires et de produits manufacturés lourds, à l'intérieur de la région (6 Mt) et vers les marchés extérieurs canadiens et nord-américains (3 Mt). En plus de servir à acheminer les marchandises sur de longues distances et vers les marchés d'importation, le train est utilisé, au Saguenay–Lac-Saint-Jean, sur de courtes distances, ce qui permet d'alléger la circulation sur les routes intrarégionales. En outre, il est plus sécuritaire pour le transport des matières dangereuses que le transport routier.

L'exploitation d'une nouvelle aluminerie, à Alma, devrait augmenter les besoins en matière de transport ferroviaire et assurer ainsi l'avenir du chemin de fer Roberval-Saguenay. L'avenir du Chemin de fer d'intérêt local interne du nord du Québec (CFILINQ) est également assuré, en raison des volumes transportés et d'une exploitation plus centrée sur le service à la clientèle.

¹¹ Sont compris dans ce nombre:

- 10,7 Mt de produits forestiers;
- 1,7 Mt de marchandises générales, produits alimentaires et manufacturiers (transport interrégional seulement);
- 0,6 Mt de produits pétroliers.

Le transport maritime : déterminant pour l'importation

Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, le réseau maritime est constitué d'un port privé et d'un port public fédéral. Ce dernier est l'un des cinq ports du Québec à avoir obtenu le statut d'Administration portuaire canadienne. Important pour le commerce international, le transport maritime manutentionne 4,5 millions de tonnes de vracs solides, de produits forestiers et de vracs liquides, dont 90 p. 100 sont liés à l'importation. Tout comme le train, le navire est plus sécuritaire pour le transport des matières dangereuses que le camion.

L'avenir des Installations portuaires de Port-Alfred est assuré pour les prochaines années, grâce à la fois aux investissements consentis pour rendre les installations plus efficaces et plus compétitives et à l'exploitation de la nouvelle aluminerie d'Alma. Quant à l'avenir de Port Saguenay, le statut d'Administration portuaire canadienne qu'à obtenu l'organisme vient conforter sa position.

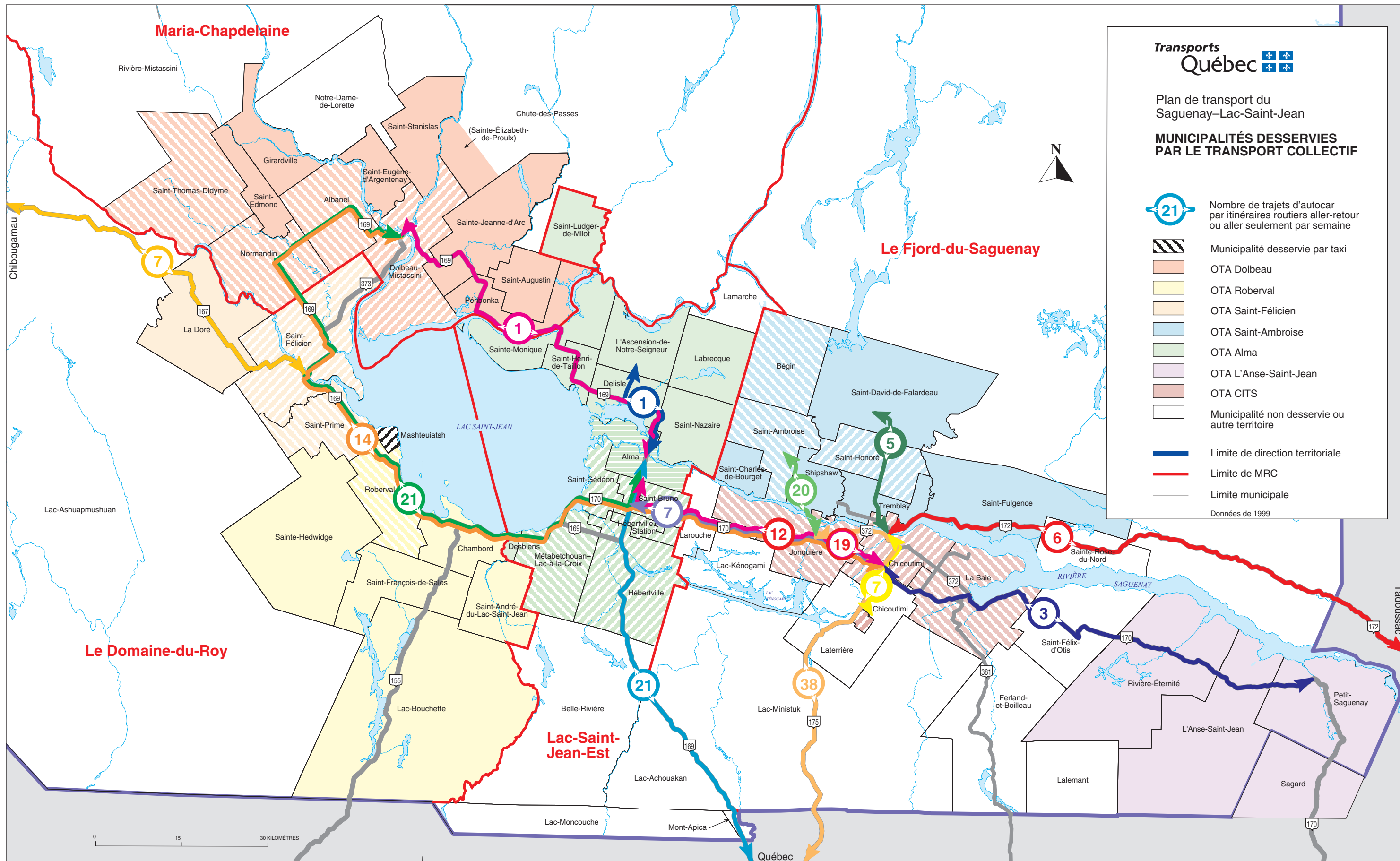
Un réseau aérien bien pourvu en infrastructures

Le réseau aérien est constitué de cinq aéroports, dont l'un fait partie du réseau supérieur d'aéroports québécois, et de huit hydroaérodromes qui sont accessibles au public. La conjoncture économique et les changements que connaît cette industrie laissent prévoir un développement modeste du réseau.

Une priorité dans la région : la sécurité

Le *Diagnostic régional des transports* révèle qu'au Saguenay–Lac-Saint-Jean, de 1993 à 1995, 28 000 accidents, dont 131 mortels, se sont produits sur le territoire des quatre MRC. Ce nombre représente 4,8 p. 100 des accidents survenus dans l'ensemble du Québec, alors que la population de la région ne représente que 3,9 p. 100 de la population québécoise. Ce nombre élevé d'accidents n'est toutefois pas exceptionnel : on observe le même phénomène dans des régions comparables. Signalons qu'une mise à jour des données montre que, de 1997 à 1999, le nombre d'accidents a diminué de 1 p. 100 par rapport à la période mentionnée précédemment.

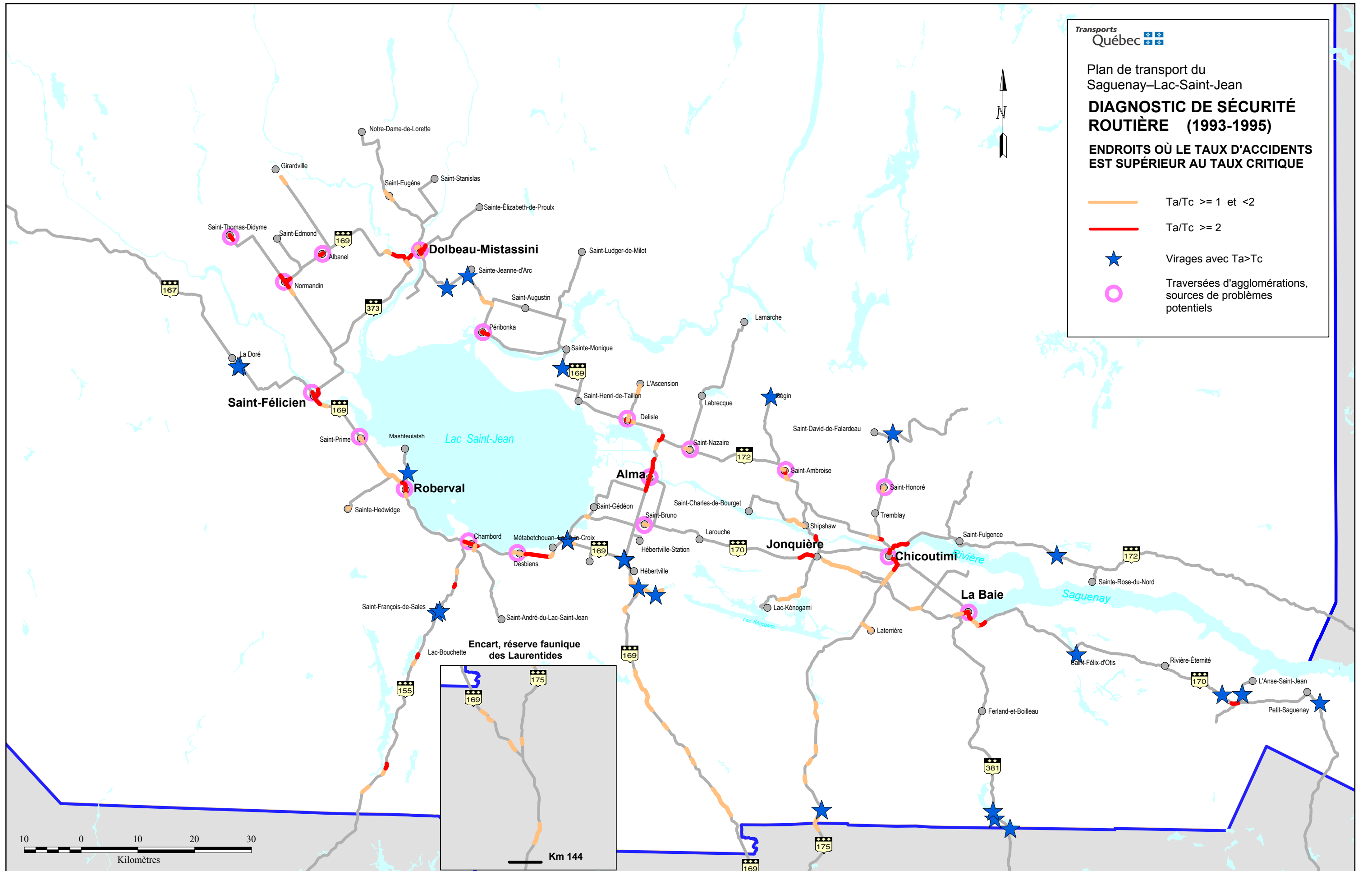
Les statistiques de 1993 à 1995 révèlent que le comportement humain est responsable d'environ 76 p. 100 des accidents, les principales causes étant la vitesse et l'inattention du conducteur. Parmi les autres facteurs, l'état du véhicule compte pour environ 5 p. 100 des accidents, l'environnement pour 14 p. 100 et les infrastructures pour 5 p. 100.



En ce qui concerne les infrastructures, le *Diagnostic régional des transports* révèle qu'en milieu rural, sur 95 kilomètres de routes faisant partie du réseau relevant du ministère des Transports (soit environ 7p. 100 du réseau), on enregistre un taux d'accidents supérieur au seuil critique. Sur 69 de ces kilomètres, on observe les facteurs d'accidents suivants : la grande faune sur 30 kilomètres, des virages où il est recommandé de rouler à vitesse réduite sur 7 kilomètres et, sur 32 kilomètres, des endroits où il y a plus de 15 accès à la route au kilomètre (*carte 4a*). En milieu urbain, on devra examiner 18 traversées d'agglomération situées sur le réseau supérieur, qui semblent présenter des problèmes de sécurité. Des données récentes (1997-1999) révèlent toutefois que la partie du réseau sous la responsabilité du ministère des Transports où le taux d'accidents est supérieur au seuil critique a diminué de 10 kilomètres, pour s'établir à 85 (*carte 4b*). Ce nombre devrait continuer à décroître au cours des prochaines années, puisque 10 autres kilomètres ont été corrigés depuis 1999.

Dans la région, les camions comptent pour environ 9p. 100 des véhicules impliqués dans des accidents, tous degrés de gravités confondus, bien qu'ils représentent 20 p. 100 de tous les véhicules circulant sur le réseau routier. En ce qui concerne les piétons, de 1993 à 1995, ils ont été victimes de 110 accidents sur le réseau supérieur, dont 9 mortels. Soixante-quinze pour cent de ces accidents sont survenus dans les sept municipalités les plus peuplées.

En ce qui a trait aux accidents liés aux activités récréatives de transport, de 1993 à 1998, chaque année en moyenne 114 cyclistes ont été victimes d'accidents sur l'ensemble du réseau régional. En 1998, le nombre de victimes était de 108. Les policiers estiment que 60 p. 100 de ces accidents sont causés par le comportement fautif des cyclistes. Une attention particulière devra par conséquent être portée à la planification des voies cyclables qui traverseront ou longeront le réseau routier supérieur, afin que leur aménagement soit sécuritaire pour tous les usagers de la route, et particulièrement pour les cyclistes.



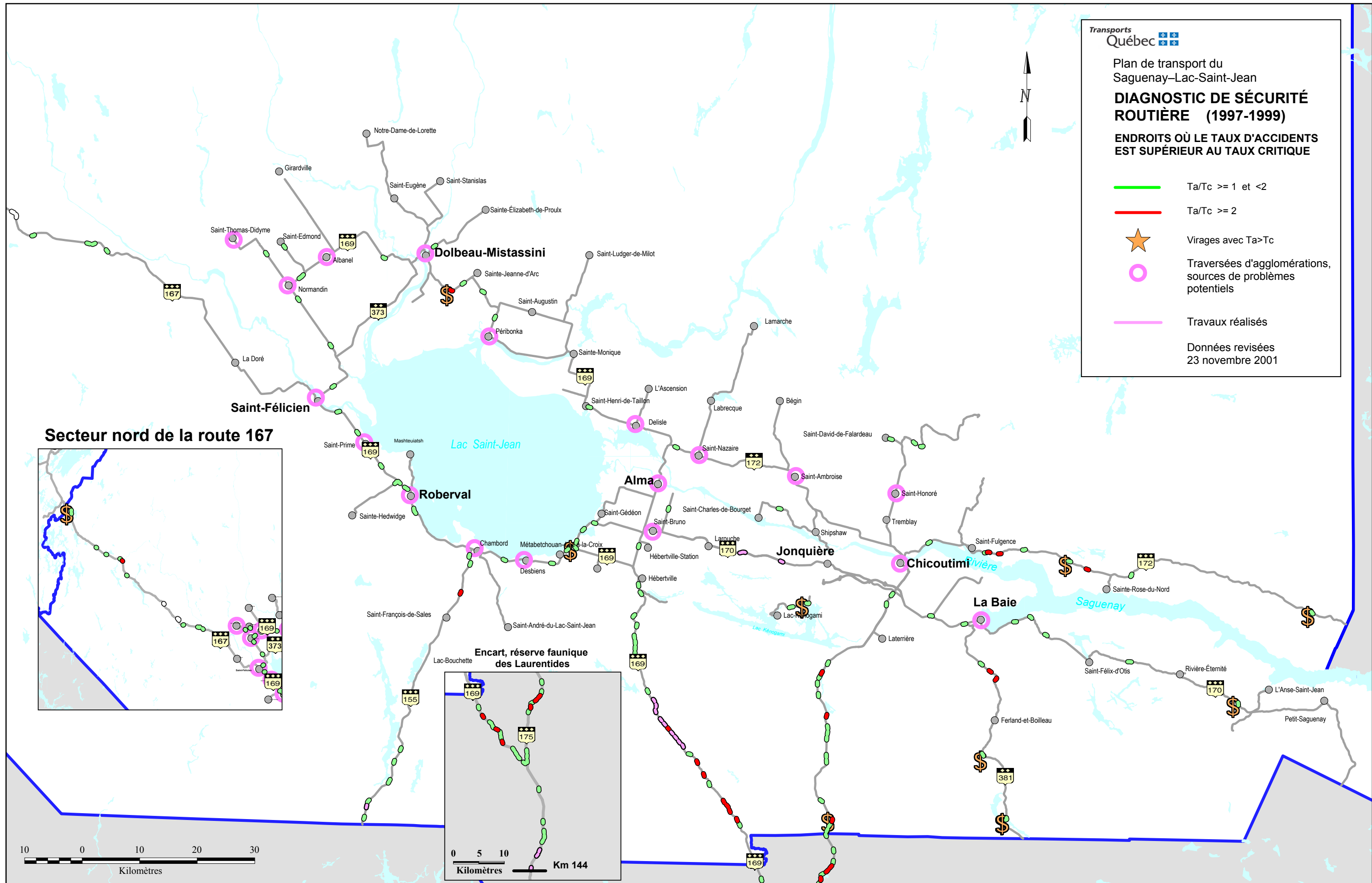
Transports Québec

Plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean

DIAGNOSTIC DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (1993-1995)

ENDROITS OÙ LE TAUX D'ACCIDENTS EST SUPÉRIEUR AU TAUX CRITIQUE

- Ta/Tc >= 1 et < 2
- Ta/Tc >= 2
- ★ Virages avec Ta > Tc
- Traversées d'agglomérations, sources de problèmes potentiels



Transports Québec

Plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean

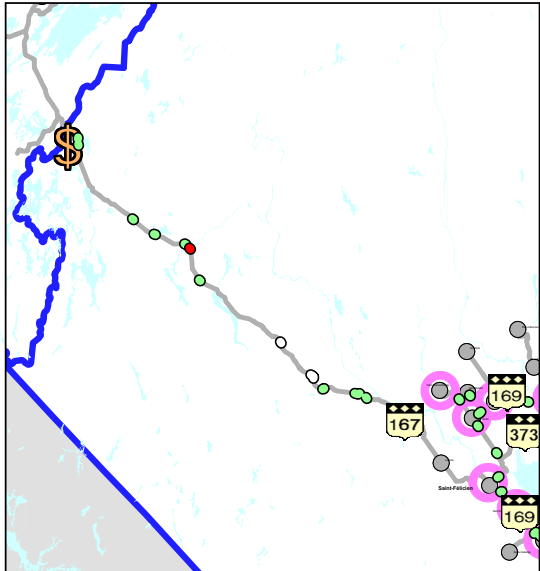
DIAGNOSTIC DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (1997-1999)

ENDROITS OÙ LE TAUX D'ACCIDENTS EST SUPÉRIEUR AU TAUX CRITIQUE

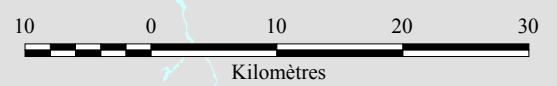
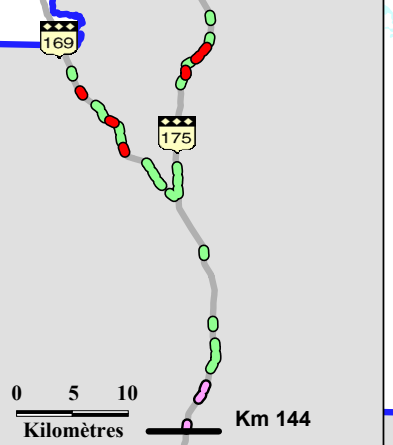
- Ta/Tc >= 1 et < 2
- Ta/Tc >= 2
- ★ Virages avec Ta > Tc
- Traversées d'agglomérations, sources de problèmes potentiels
- Travaux réalisés

Données révisées
23 novembre 2001

Secteur nord de la route 167



Encart, réserve faunique des Laurentides



Les données régionales sur les accidents de motoneige indiquent qu'il y a eu en moyenne annuellement 45 victimes de 1993 à 1995, et 48 de 1996 à 1998. Au cours de la période de 1993 à 1995, 38 p. 100 des accidents avec dommages corporels impliquaient une motoneige et un véhicule moteur en mouvement d'un autre type.

Il n'y a que des données partielles sur la sécurité en quad dans la région, mais selon les statistiques de la SAAQ, au Québec, le nombre annuel moyen de ces véhicules qui sont impliqués dans un accident serait passé de 265, pour la période 1993-1995, à 226 pour la période 1995-1998. Ces accidents seraient causés pour 72 p. 100 par une perte de contrôle et pour 27 p. 100 par une collision avec un autre véhicule moteur.

À la lumière de ces données, on constate l'importance des aménagements réservés aux véhicules hors route pour assurer la sécurité à la fois des amateurs de ce sport et des automobilistes. Soulignons de plus que ces aménagements contribuent à la préservation de la qualité de vie de la population.

Quant au réseau forestier, l'absence de données sur les débits et la composition de la circulation ne permet pas de comparer les accidents avec ceux survenant sur d'autres réseaux. Cependant, le recensement des années 1993 à 1997 démontre un nombre d'accident relativement élevé, dont la cause principale est le comportement des conducteurs.

Accroître la sécurité dans les transports est un des objectifs que s'est fixé le Ministère, qui entend, avec la collaboration de ses partenaires, réduire de 15 p. 100, pour la période 2001 à 2005, le nombre de morts et de blessés graves causés par des accidents routiers et ce, par rapport à la moyenne des années 1995 à 1999¹².

¹² MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Direction de la planification et du partenariat, *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, Québec, 2001, 50 p.

Des facteurs qui nuisent à la fonctionnalité de la route

Plusieurs facteurs nuisent à la fonctionnalité du réseau supérieur au Saguenay–Lac-Saint-Jean: des débits de circulation élevés dans les agglomérations (*carte 5*), la multiplication des accès sur 140 kilomètres de routes, l'étalement urbain, des traversées d'agglomération à 50 km/h sur une longueur de 122 kilomètres (*carte 6*) et un niveau de service¹³ insatisfaisant sur un autre 122 kilomètres. Mentionnons que d'ici à 2016, si on ne procède pas à des travaux d'amélioration, le nombre de kilomètres où le niveau de service sera dégradé atteindra 222 (*cartes 7 et 8*).

Parmi ces kilomètres, se trouve une portion des liens intrarégionaux La Baie-Saint-Félicien et Saint-Bruno–Alma, qui présentent le niveau de service le plus bas et qui continuent de perdre de la fonctionnalité avec la multiplication des accès et l'étalement urbain. Des travaux sont donc nécessaires, d'abord pour éviter que la détérioration ne s'accélère, puis pour améliorer le niveau de service. D'autant qu'il s'agit là des liens intrarégionaux les plus sollicités, qui supportent quotidiennement un grand nombre de véhicules lourds, soit au moins 750 (*carte 9*).

En ce qui concerne les liens interrégionaux, bien que le volume de circulation générale qu'ils supportent soit relativement faible, ils ont une vocation économique extrêmement importante. Le volume de véhicules lourds circulant sur les routes 175, 169, 155, 167 et 172 en témoigne. La circulation lourde, associée à la présence de pentes critiques, diminue la fonctionnalité de ces routes. À long terme, l'augmentation des débits de circulation devrait entraîner une légère dégradation des conditions de circulation. Au cours des prochaines années, il faudra donc porter une attention particulière à ces routes pour s'assurer d'y maintenir un niveau de service acceptable.

¹³ Mesure qualitative de l'effet d'un certain nombre de facteurs sur un courant de circulation, en relation avec les caractéristiques géométriques de la route. Parmi les nombreux facteurs considérés figurent la vitesse et le temps de parcours, les interruptions de la circulation, le débit, la liberté de manœuvre, la sécurité, le confort et la commodité de conduite.



Côte Jovi, La Baie

Des infrastructures à conserver

En 1997, le réseau supérieur était, dans l'ensemble, en bon état : 64 p. 100 du réseau n'avait aucune déficience structurale, 30 p. 100 présentait des déficiences mineures¹⁴ et 6 p. 100, des déficiences majeures¹⁵. Des facteurs comme des infrastructures vieillissantes ainsi que l'importance de la circulation, tant des camions que des voitures, ont accru les besoins d'entretien et de réfection du réseau. Le niveau de qualité des chaussées du réseau sous la responsabilité du Ministère est passé de 66,5 p. 100 qu'il était en 1998 à 62 p. 100 en 2000. Des travaux sont donc maintenant nécessaires pour en préserver la qualité, pour éviter sa dégradation et pour améliorer le confort de roulement.

Certaines routes, de différentes catégories, servent d'axe de transit vers la ressource forestière, c'est-à-dire qu'elles sont utilisées par les véhicules lourds qui transportent la matière ligneuse entre les zones de coupe et les usines de transformation. Une partie de ces routes sont situées en territoire municipalisé et sont appelées *chemins à double vocation*. En raison de cette double vocation, ces chemins nécessitent un

¹⁴ Voir glossaire.

¹⁵ Voir glossaire.

entretien particulier. C'est pourquoi, lorsqu'ils répondent à un certain nombre de critères, notamment lorsqu'ils sont utilisés par un minimum de 1000 camions par année, le ministère des Transports accorde une subvention spéciale aux municipalités dont ils relèvent. En 1998, le Ministère a ainsi subventionné l'entretien de 102 kilomètres de chemins à double vocation.

À l'origine, ces chemins n'avaient pas tous été construits pour supporter les charges qu'ils supportent actuellement. Leur état se détériore donc rapidement et nécessite d'importants travaux de réfection. Une vérification sommaire effectuée en 1999 a révélé que sur environ la moitié de leur longueur la réfection du revêtement serait nécessaire, et que près du quart auraient besoin de travaux de renforcement de la chaussée ou de reconstruction.



Rivière Mistassini, Dolbeau-Mistassini