

6. Le réseau routier

6.1 Le réseau routier supérieur

Le réseau routier supérieur relève principalement du ministère des Transports du Québec. Dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, ce réseau supporte les plus importants débits de circulation et assure la grande majorité des échanges intrarégionaux et interrégionaux.

En raison de la topographie de la région, ce réseau possède des caractéristiques physiques variées, ce qui influence le niveau de service²² et la sécurité. Ces caractéristiques sont analysées dans le présent chapitre.

Routes interrégionales

Les routes interrégionales, au nombre de sept, ont comme vocation de relier la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean aux régions limitrophes. Ces routes sont : la route 175, la route 169 dans la réserve faunique des Laurentides, la route 155, la route 167, la route 172 à l'est de Chicoutimi, la route 170 à l'est de La Baie et la route 381.

La plus importante de ces routes est la route 175, qui relie la conurbation (Jonquière, Chicoutimi, La Baie) à l'agglomération de Québec. Cette route a fait l'objet d'améliorations importantes au cours des quinze dernières années. En juin 1999, le gouvernement a annoncé de nouveaux réaménagements, dont la réalisation se poursuivra jusqu'en 2010.

Routes intrarégionales

Les routes intrarégionales sont des routes qui ont comme vocation d'assurer les échanges entre les diverses municipalités de la région.

22. Voir lexique.

Entre le Saguenay et le Lac-Saint-Jean, la route 170, au sud du Saguenay, est la plus importante, tant par son débit que son gabarit, et la route 172 relie les municipalités situées au nord du Saguenay.

La route 169 ceinture le lac Saint-Jean et traverse les municipalités les plus importantes. Elle rejoint les routes 170 et 172 à la périphérie d'Alma. Une partie de la circulation entre Saint-Félicien et Dolbeau-Mistassini passe par la route 373.

L'autoroute 70 relie Chicoutimi et Jonquière. Le tronçon de contournement de Jonquière est en construction et les travaux seront complétés vers l'an 2003.

Routes collectrices

Les routes collectrices permettent de relier les agglomérations rurales aux agglomérations urbaines, directement ou par une route du réseau supérieur. Les principaux accès aux stations touristiques d'importance régionale font également partie de cette catégorie.

6.2 Les caractéristiques du réseau routier

La conduite d'un véhicule sur une route à chaussées séparées, sans accès, où la circulation est faible et dont la surface de roulement est impeccable, est généralement peu exigeante pour le conducteur. Elle est aussi plus sécuritaire, parce que les risques de conflit y sont peu nombreux. Par contre, la conduite sur une route à une chaussée, très détériorée, où il y a peu de possibilités de dépassement, de nombreux accès riverains et une circulation importante, est très exigeante pour le conducteur. Elle est aussi moins sécuritaire, parce que les conflits potentiels y sont nombreux.

Afin de déterminer la qualité de service qui doit être offerte aux usagers de la route, des niveaux de service ont été évalués pour le réseau routier supérieur régional. Le niveau de service tient compte de l'intensité de la circulation et des principales caractéristiques géométriques de la route.

Les caractéristiques géométriques

De façon générale, les routes interrégionales, qui relient le Saguenay–Lac-Saint-Jean aux régions limitrophes, traversent des secteurs vallonnés ou montagneux, et par conséquent présentent des caractéristiques géométriques variées (pentes critiques, faibles possibilités de dépassement, etc.).

Les routes intrarégionales sont, à cet égard, bien différentes des routes interrégionales. Elles traversent des secteurs dont la topographie, plus plane, présente beaucoup moins de pentes critiques, et les possibilités de dépassement y sont généralement bonnes.

Les [cartes 8](#) (*Virages sous-standard sur le réseau supérieur, secteur est*) et [9](#) (*Virages sous-standard sur le réseau supérieur, secteur ouest*) indiquent les endroits où des virages sont sous-standard par rapport aux normes actuelles du ministère des Transports. Ces virages se trouvent principalement sur les routes interrégionales et sur les routes collectrices.

Les [cartes 10](#) (*Pentes critiques sur le réseau routier supérieur, secteur est*), [11](#) (*Pentes critiques sur le réseau routier supérieur, secteur ouest*) et [12](#) (*Pentes critiques sur le réseau routier supérieur, secteur sud*), Routes 169, 175 et 155 montrent les endroits où on trouve des pentes critiques²³ dont la longueur est supérieure à 600 mètres. Ces pentes sont situées presque uniquement sur les routes interrégionales. La route 170 à l'est de La Baie présente le plus de pentes critiques, soit 12, suivie de la route 169 (réserve faunique des Laurentides) avec six pentes et de la route 155 avec cinq.

Le droit au dépassement fait également partie des caractéristiques importantes d'une route. C'est un des facteurs qui déterminent le niveau de service. Sur les routes interrégionales, le pourcentage de droit au dépassement est faible. Ceci s'explique principalement par la présence de nombreuses pentes et virages. La route qui présente le meilleur bilan dans ce domaine est la route 175, surtout en direction sud. Les routes

23. Pentes qui occasionnent pour un camion un ralentissement supérieur à 25 km/h par rapport à sa vitesse initiale de 88 km/h.

intrarégionales ont des pourcentages de droit au dépassement plus élevés que les routes interrégionales. La [carte 13](#) (*Zones de dépassement*) indique les sections de routes où ces pourcentages sont les plus élevés.

Les caractéristiques structurales

Les données sur les déficiences structurales ne sont pas cartographiées, car elles changent chaque année en fonction des travaux de conservation des chaussées. Les données utilisées pour faire l'analyse qui suit ont été recueillies en 1997.

Les routes interrégionales présentent 4 p. 100 (23 kilomètres) de déficiences structurales majeures²⁴ et 34 p. 100 (190 kilomètres) de déficiences mineures²⁵. La route 172 est celle qui présente le plus de déficiences, avec 11 p. 100 de déficiences majeures et 49 p. 100 de déficiences mineures.

Les routes intrarégionales sont généralement en bon état. Les déficiences structurales majeures comptent pour 2 p. 100 seulement (8 kilomètres) et les déficiences mineures pour 22 p. 100 (74 kilomètres).

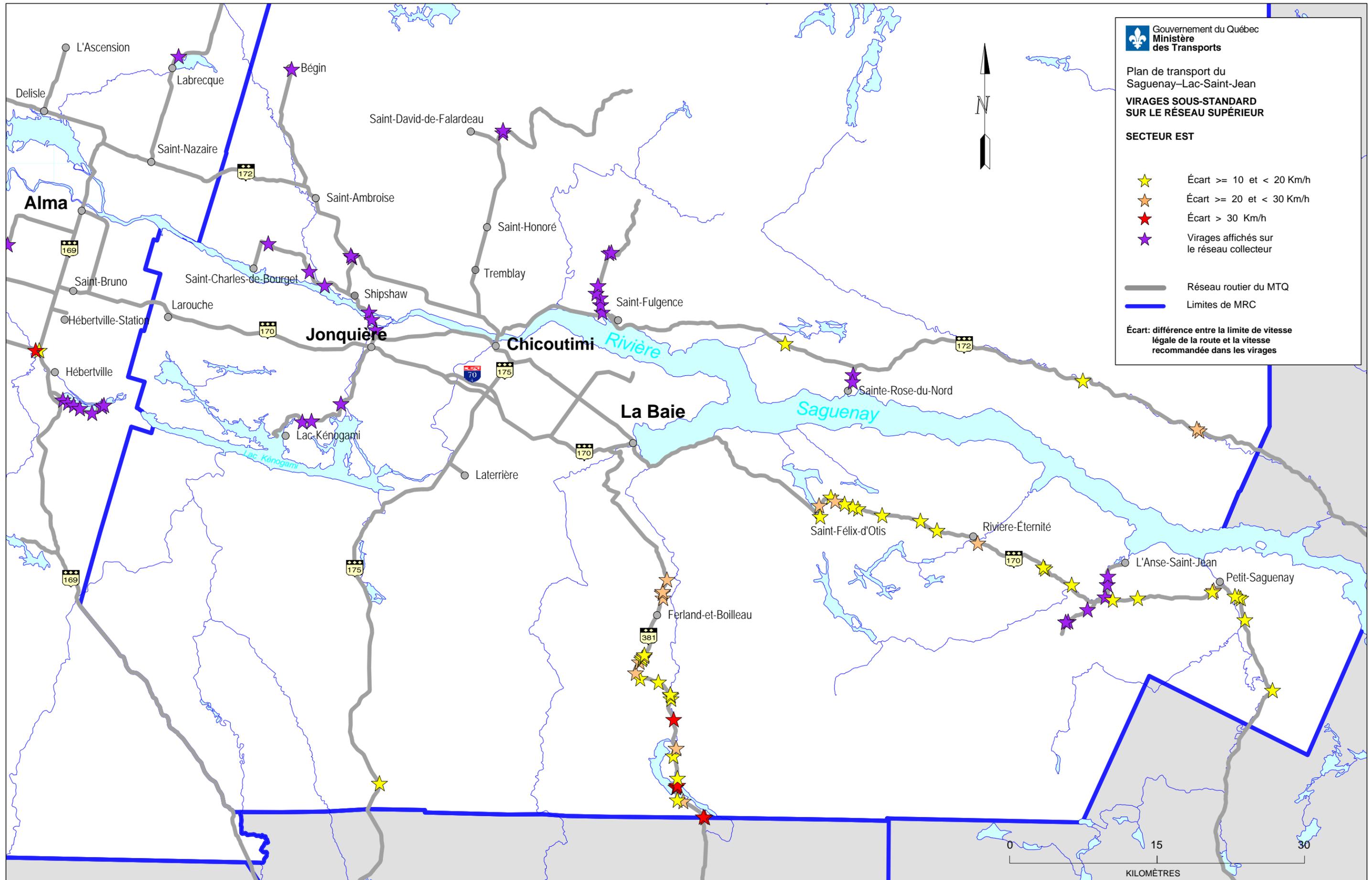
Les routes collectrices présentent 11 p. 100 de déficiences structurales majeures (40 kilomètres) et 27 p. 100 de déficiences mineures (102 kilomètres).

6.3 L'intensité d'utilisation du réseau routier

Les routes du réseau supérieur constituent généralement les rues principales des municipalités traversées, où la circulation de transit se mêle à la circulation locale. Le réseau routier supérieur est donc utilisé par divers types d'usagers : transporteurs de marchandises sur de longues distances, cyclistes en balade, résidents des abords, clients des commerces installés en bordure de la route, etc. Les routes, quelle que soit leur classe, supportent à des degrés divers tous ces types d'utilisateurs. Dans les agglomérations importantes, les utilisateurs locaux sont largement majoritaires, et c'est dans ce milieu qu'on enregistre les plus forts débits de circulation.

24. Voir lexique.

25. Voir lexique.



intrarégionales ont des pourcentages de droit au dépassement plus élevés que les routes interrégionales. La [carte 13](#) (*Zones de dépassement*) indique les sections de routes où ces pourcentages sont les plus élevés.

Les caractéristiques structurales

Les données sur les déficiences structurales ne sont pas cartographiées, car elles changent chaque année en fonction des travaux de conservation des chaussées. Les données utilisées pour faire l'analyse qui suit ont été recueillies en 1997.

Les routes interrégionales présentent 4 p. 100 (23 kilomètres) de déficiences structurales majeures²⁴ et 34 p. 100 (190 kilomètres) de déficiences mineures²⁵. La route 172 est celle qui présente le plus de déficiences, avec 11 p. 100 de déficiences majeures et 49 p. 100 de déficiences mineures.

Les routes intrarégionales sont généralement en bon état. Les déficiences structurales majeures comptent pour 2 p. 100 seulement (8 kilomètres) et les déficiences mineures pour 22 p. 100 (74 kilomètres).

Les routes collectrices présentent 11 p. 100 de déficiences structurales majeures (40 kilomètres) et 27 p. 100 de déficiences mineures (102 kilomètres).

6.3 L'intensité d'utilisation du réseau routier

Les routes du réseau supérieur constituent généralement les rues principales des municipalités traversées, où la circulation de transit se mêle à la circulation locale. Le réseau routier supérieur est donc utilisé par divers types d'utilisateurs : transporteurs de marchandises sur de longues distances, cyclistes en balade, résidents des abords, clients des commerces installés en bordure de la route, etc. Les routes, quelle que soit leur classe, supportent à des degrés divers tous ces types d'utilisateurs. Dans les agglomérations importantes, les utilisateurs locaux sont largement majoritaires, et c'est dans ce milieu qu'on enregistre les plus forts débits de circulation.

24. Voir lexique.

25. Voir lexique.

Au cours de la période de 1986 à 1995, la circulation sur l'ensemble des tronçons interrégionaux a progressé de 22 p. 100, alors qu'elle progressait de 43 p. 100 sur les tronçons intrarégionaux, soit à un rythme deux fois plus rapide.

Débits de circulation sur le réseau routier supérieur (DJMA)

Les routes interrégionales supportent un débit inférieur à 2500 véhicules/jour, sauf la route 175 dont le débit est d'environ 3300 véhicules/jour au nord de l'embranchement avec la route 169, et d'environ 4400 véhicules/jour au sud de celui-ci. De chaque côté du Saguenay, à l'est de Saint-Fulgence (route 172) et à l'est de Saint-Félix-d'Otis (route 170), les débits sont inférieurs à 1200 véhicules par jour.

Les routes intrarégionales supportent des débits plus élevés. Ces débits sont enregistrés dans les agglomérations les plus importantes : Chicoutimi (jusqu'à 43 000 véhicules/jour), Alma (jusqu'à 21 000 véhicules/jour), Roberval (jusqu'à 16 000 véhicules/jour), Saint-Félicien (jusqu'à 14 000 véhicules/jour) et Dolbeau-Mistassini (jusqu'à 14 000 véhicules/jour). C'est sur ces routes que l'on trouve également les débits en zone rurale les plus importants. Ainsi, la [carte 14](#) (*Débits de circulation du réseau routier supérieur*) qui présente de façon schématique l'intensité d'utilisation du réseau routier de la région, met en relief ses axes interurbains les plus importants, soit l'axe La Baie–Saint-Félicien et l'axe Saint-Bruno–Alma, dont le débit est d'au moins 5000 véhicules/jour.

Parce que les routes collectrices desservent de petites agglomérations, leur volume de circulation est plus faible que celui des routes interrégionales et intrarégionales. Toutes les routes collectrices de la région, sauf une partie de la route Martel à Saint-Honoré, la route Coulombe et le chemin Saint-Léonard à Shipshaw, ainsi que la route Shipshaw et le chemin de la Dalle Humide à Jonquière, ont un volume de circulation inférieur à 5000 véhicules/jour ([carte 14](#)).

Débits de circulation des véhicules lourds (DJMAVL)

Les débits quotidiens de véhicules lourds²⁶ représentés sur la [carte 15](#) (*Débits de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier supérieur*) montrent à peu près la même dynamique que les DJMA :

- des débits généralement faibles, peu de tronçons routiers supportent plus de 1000 véhicules lourds par jour;
- la prépondérance de la route 175 sur les autres routes interrégionales;
- des débits très faibles sur la route 170 à l'est de La Baie et sur la route 172 à l'est de Saint-Fulgence;
- les débits les plus élevés sont dans les agglomérations les plus importantes; ils vont jusqu'à 2300 véhicules lourds par jour sur la route 170 à Jonquière;
- les axes interurbains prédominants, avec au moins 750 véhicules lourds par jour, sont La Baie–Saint-Félicien et Saint-Bruno–Alma.

Niveaux de service

Il existe six niveaux de service, désignés par les lettres A à F, du meilleur au pire. Le niveau de service est généralement calculé pour la trentième heure la plus chargée de l'année. Il ne s'agit donc pas d'une mesure des conditions de circulation courantes, mais plutôt d'une mesure des conditions parmi les moins bonnes auxquelles peut faire face l'utilisateur de la route.

Les faibles débits de circulation font que les niveaux de service sur les routes interrégionales sont tout à fait acceptables. Les secteurs traversés sont aussi relativement peu habités, ce qui explique que les accès riverains sont relativement peu nombreux et les conflits potentiels plutôt faibles. De façon générale, aucune route interrégionale n'est considérée comme ayant un niveau de service déficient. Seulement 5,5 kilomètres de la route 155 et 5,9 kilomètres de la route 170 ont un niveau de service D.

26. Véhicule dont la masse est supérieure à 3000 kg.

La situation est différente sur les routes intrarégionales. Les débits de circulation élevés et la traversée de plusieurs agglomérations relativement importantes y entraînent des changements fréquents dans les conditions de circulation. De plus, les nombreuses rues transversales et les accès riverains multiplient les risques de conflits potentiels et exigent une vigilance accrue du conducteur. Neuf kilomètres de ces routes ont un niveau de service E, et 101 kilomètres un niveau de service D ([carte 16](#) - *Niveaux de service actuels sur le réseau routier supérieur*).

Sur les routes collectrices, les faibles débits de circulation font que les niveaux de service sont tout à fait acceptables. Cependant, le chemin de la Dalle Humide à Jonquière présente un niveau de service E .

Perte de fonctionnalité

Le réseau routier supérieur a comme vocation principale de recevoir la circulation de transit. Ce réseau perd de sa fonctionnalité à mesure que la circulation locale devient plus importante.

La [carte 17](#) (*Perte de fonctionnalité du réseau routier supérieur du MTQ*) indique les endroits sur le réseau routier du Ministère où il y a actuellement perte de fonctionnalité. Cette perte est due à la multiplication des accès et à l'étalement urbain, qui se traduit par l'allongement des zones où la limite de vitesse est de 50 km/h.

6.4 L'évolution de la circulation

Entre 1976 et 1995, l'évolution de la circulation sur les routes intrarégionales ne s'est pas effectuée de la même façon que sur les routes interrégionales. L'analyse de l'évolution future de la circulation sur ces deux types de routes se fera donc séparément.

Routes intrarégionales

En général, au Saguenay–Lac-Saint-Jean, la variation du nombre de titulaires de permis de conduire et du nombre de véhicules immatriculés explique en bonne partie l'évolution de la circulation. Ainsi, l'augmentation du nombre de ménages depuis une vingtaine d'années peut expliquer l'augmentation du nombre de véhicules immatriculés, et par conséquent de la circulation, au cours de cette période.

Des prévisions quant au nombre de titulaires de permis de conduire et au kilométrage parcouru ont été faites pour chacune des régions du Québec, dont le Saguenay–Lac-Saint-Jean. Ces prévisions, ainsi que quelques autres paramètres qui ont une influence sur la circulation, figurent au tableau 15.

Selon ces prévisions, tout indique qu'au cours des prochaines années il se produira un ralentissement marqué de la croissance de la circulation routière, pouvant même aller jusqu'à une diminution dans certains endroits de la région. Globalement, l'augmentation prévue du trafic intrarégional est d'environ 20 p. 100 au cours de la période 1996-2016, mais il pourrait y avoir des augmentations supérieures à certains endroits précis. Par exemple, des sections de route qui s'urbanisent en périphérie d'une agglomération pourraient très bien connaître des augmentations beaucoup plus importantes.

Tableau 15 – Variation prévue de quelques paramètres importants dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, 1996-2016			
	1996	2016	Var. (%)
Population	286 457*	273 014*	-4,7*
Titulaires de permis de conduire	180 577	196 063	+8,6
Population active	126 611	114 528	-9,5
Ménages	104 749*	114 707*	+9,5*
Kilométrage (milliers de km)	3 225 921	3 317 725	+2,8

Sources: Pierre Desgagnés, *Population, permis de conduire, kilométrage et participation au marché du travail, Projections provisoires pour le Québec et les régions administratives, 1996-2016*, MTQ, juillet 1998, p. 29-35.

*Pierre Desgagnés, *Projection de la population et des ménages, 1996-2021*, novembre 1999.

Routes interrégionales

En ce qui concerne les routes interrégionales, l'hypothèse posée est que la circulation lourde y aurait augmenté d'environ 50 p. 100 entre 1986 et 1996, et la circulation de véhicules légers d'environ 19 p. 100. Ce dernier pourcentage correspond à peu près à l'augmentation du nombre de ménages durant cette période.

Si le nombre de ménages est un bon indicateur de l'importance du trafic léger, l'augmentation du nombre de ménages de 9,5 p. 100 pour la période 1996-2016 devrait se traduire par une augmentation de ce type de trafic d'environ 10 p. 100. En tenant compte des autres facteurs, véhicules immatriculés, nombre de permis de conduire, etc., le taux d'augmentation prévu est fixé à 15 p. 100.

En ce qui concerne la circulation lourde, cette dernière est largement dominée par le transport des produits forestiers. Or, cette industrie exploite pleinement le potentiel de la forêt régionale, et il est par conséquent peu probable qu'elle génère un trafic additionnel important. Néanmoins, d'autres secteurs de l'économie régionale pourraient sans doute générer un trafic additionnel. Pour les besoins de l'exercice, l'hypothèse posée est une augmentation de 25 p. 100 du trafic lourd au cours de cette période, une augmentation substantielle mais probablement moins rapide que celle qui s'est produite au cours des vingt dernières années.

Cette augmentation prévue des trafics lourd et léger a été répartie sur les différentes routes interrégionales. Les résultats montrent des augmentations qui varient de 8 p. 100 pour la route 167 à 31 p. 100 pour la route 155 (tableau 16). La route 175 connaîtrait quant à elle une augmentation de la circulation de 15 p. 100.

Tableau 16 - Augmentation de la circulation sur les routes interrégionales, prévisions pour 1996-2016

Routes	Djma 1998	Djma 2016	% augm. 1998-2016
155	1 290	1 685	31
167	990	1 069	8
169	1 640	1 956	19
170	710	789	11
172	870	1 028	18
175	3 100	3 574	15
381	520	599	15

Niveaux de service

En se basant sur les augmentations de circulation estimées précédemment et en supposant qu'aucune intervention ne soit réalisée sur les routes d'ici 2016, les itinéraires les plus affectés par la dégradation du niveau de service seront La Baie–Saint-Félicien et Saint-Bruno–Alma ([carte 18](#) - *Niveaux de service prévus en 2016 sur le réseau routier*).

6.5 La sécurité sur le réseau routier

La sécurité routière est une priorité pour le ministère des Transports. Elle fait partie intégrante de sa mission, qui est d'« assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires... »²⁷.

Parmi les objectifs énoncés dans le Plan stratégique 1999-2002 le Ministère entend, avec la collaboration de ses partenaires, réduire de 25 p. 100, entre 1995 et 2000,

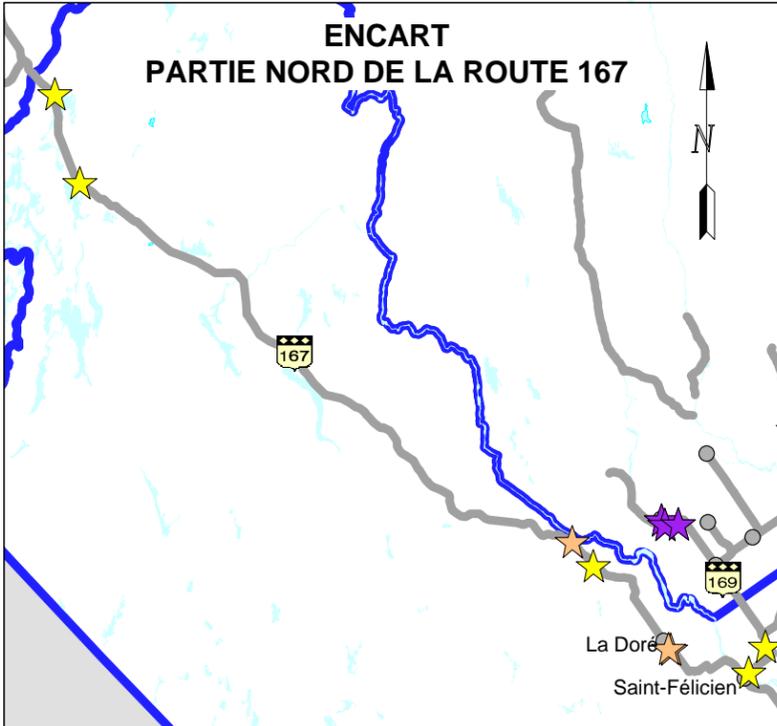
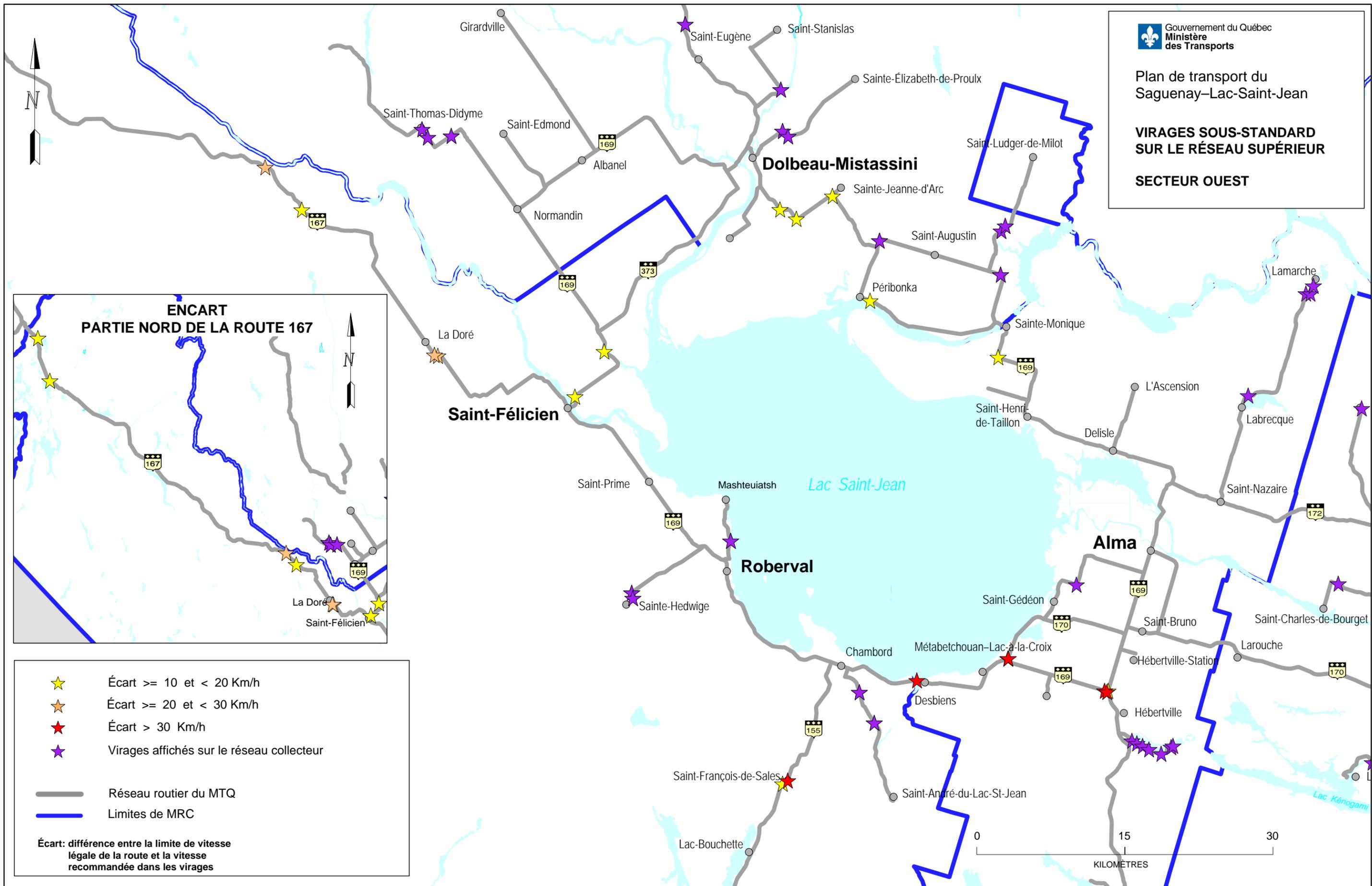
27. Plan stratégique du ministère des Transports 1999-2002.



Plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean

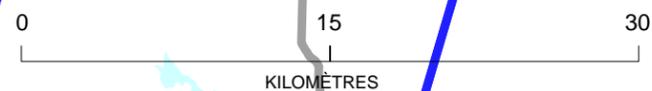
VIRAGES SOUS-STANDARD SUR LE RÉSEAU SUPÉRIEUR

SECTEUR OUEST



- ★ Écart ≥ 10 et < 20 Km/h
- ★ Écart ≥ 20 et < 30 Km/h
- ★ Écart > 30 Km/h
- ★ Virages affichés sur le réseau collecteur
- Réseau routier du MTQ
- Limites de MRC

Écart: différence entre la limite de vitesse légale de la route et la vitesse recommandée dans les virages



le nombre de morts et de blessés graves dans les accidents routiers, et, entre 1998 et 2003, réduire dans la même proportion, les accidents routiers impliquant un véhicule lourd.

Les données utilisées pour réaliser le diagnostic régional en sécurité proviennent des fichiers de la Société de l'assurance automobile du Québec. Les accidents qui ont fait l'objet d'un constat à l'amiable ne sont pas colligés et ne sont donc pas considérés dans nos analyses.

La période couverte par la présente analyse débute le 1^{er} janvier 1993 et se termine le 31 décembre 1995. Il a été décidé de ne pas inclure l'année 1996, pendant laquelle le Saguenay a été durement touché par des inondations. L'interdiction de circuler sur certaines routes pendant une longue période, cette année-là, aurait risqué d'introduire des distorsions dans les données sur les accidents.

6.5.1 Données générales sur la sécurité routière

De 1993 à 1995, plus de 28 000 accidents sont survenus sur le territoire des quatre MRC du Saguenay–Lac-Saint-Jean. 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, et les véhicules immatriculés que 4,2 p. 100 de tous les véhicules immatriculés au Québec. De plus, 5,8 p. 100 des accidents mortels survenus au Québec se sont produits dans la région. Une analyse de tous ces accidents a été effectuée, dont les résultats sont présentés ci-après.

La grande majorité des conducteurs impliqués dans les accidents, soit 90 p. 100, vient de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

La moitié des accidents mortels et graves (entre 50 p. 100 et 55 p. 100) ont lieu sur le réseau du Ministère (tableau 17) et leur indice de gravité est supérieur, puisqu'on y circule à des vitesses plus élevées que sur le réseau local. En ce qui concerne les accidents avec dommages matériels seulement, 36 p. 100 se produisent sur le réseau du Ministère.

Tableau 17 - Nombre et gravité des accidents sur le réseau routier, région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, de 1993 à 1995

Réseau	Total	Mortel	Grave	Léger	DMS > 500 \$	DMS ¹ ≤ 500 \$	Ig ²
MTQ	10 665	71	387	1 559	7 464	1 184	1,42
Municipal	17 342	60	345	1 710	12 389	2 838	1,28
Total	28 007	131	732	3 269	19 853	4 022	1,33

¹ Accidents n'ayant pas fait de blessé.

² Pondération du type d'accident (voir lexique).

DMS : dommage matériel seulement.

Ig : indice de gravité.

La plupart des accidents n'ont fait qu'une seule victime, soit 98 p. 100 des accidents mortels sur le réseau municipal et 85 p. 100 sur le réseau du Ministère.

La majorité des accidents qui se produisent sur le réseau supérieur surviennent en milieu urbanisé et sur des routes où il y a beaucoup de circulation. En effet, l'analyse des accidents par municipalités démontre que 67 p. 100 des accidents se sont produits dans les sept municipalités les plus peuplées de la région (71 p. 100 de la population). En ce qui concerne les routes, plus de 54 p. 100 des accidents sont survenus sur les routes 169 et 170 (tableau 18), bien que celles-ci ne représentent que 30 p. 100 du réseau du Ministère.

Tableau 18 - Nombre d'accidents sur le réseau supérieur, de 1993 à 1995

Routes	Longueur	Nombre d'accidents				Densité
	(km)	1993	1994	1995	Total	(n.acc./km/an)
70	8,1	27	29	38	94	3,8
155	54,7	69	78	51	198	1,2
167	187	76	86	81	243	0,4
169*	55,9	40	61	51	152	0,9
169	204,8	920	1 035	1 159	3 114	5,7
170	174,0	855	815	821	2 491	4,8
172	137	427	405	370	1 202	2,9
175*	38	31	47	55	133	1,2
175	21,1	517	495	574	1 586	25,0
373	42,7	113	123	139	375	2,9
381	43,3	17	30	28	75	2,9
Collectrices	363,9	318	313	377	1 008	2,8
Total	1338,6	3410	3517	3744	10671	2,7

* Secteur de la réserve faunique des Laurentides.

Le nombre d'accidents est relativement stable d'année en année, à moins d'augmentations substantielles de la circulation. C'est le cas pour la plupart des routes du Saguenay–Lac-Saint-Jean, mais les données montrent une baisse importante du nombre d'accidents sur la route 155 durant l'année 1995. Cela est probablement lié aux travaux effectués sur cette route pour augmenter l'adhérence du revêtement.

Les routes nationales ([carte 1](#)²⁸ - *Principales infrastructures de transport*), soit les routes 155, 167, 169, 175, 170 et une partie de la route 172, présentent des densités d'accidents très variables. La route 167 présente, à ce chapitre, le meilleur bilan.

En territoire municipalisé, ce sont les routes 175, 170 et 169 qui ont les densités d'accidents les plus élevées. Cependant, il faut signaler que ces routes sont les plus utilisées et qu'elles traversent plusieurs agglomérations urbaines. Hors du secteur des agglomérations, les routes 175 et 169, dans le secteur de la réserve faunique des Laurentides, ont une densité respective de 1,2 et de 0,9 accident au kilomètre par an.

En comparant les pourcentages régionaux d'accidents (figure 2) et de population (figure 3), il apparaît que le rapport est inférieur dans la MRC du Fjord-du-Saguenay et supérieur dans la MRC du Domaine-du-Roy, tandis que dans les deux autres MRC, le pourcentage d'accidents est proportionnel à leur population.

28. Carte 1 – Principales infrastructures de transport.

Figure 2 - Accidents totaux par MRC de 1993 à 1995, réseau MTQ

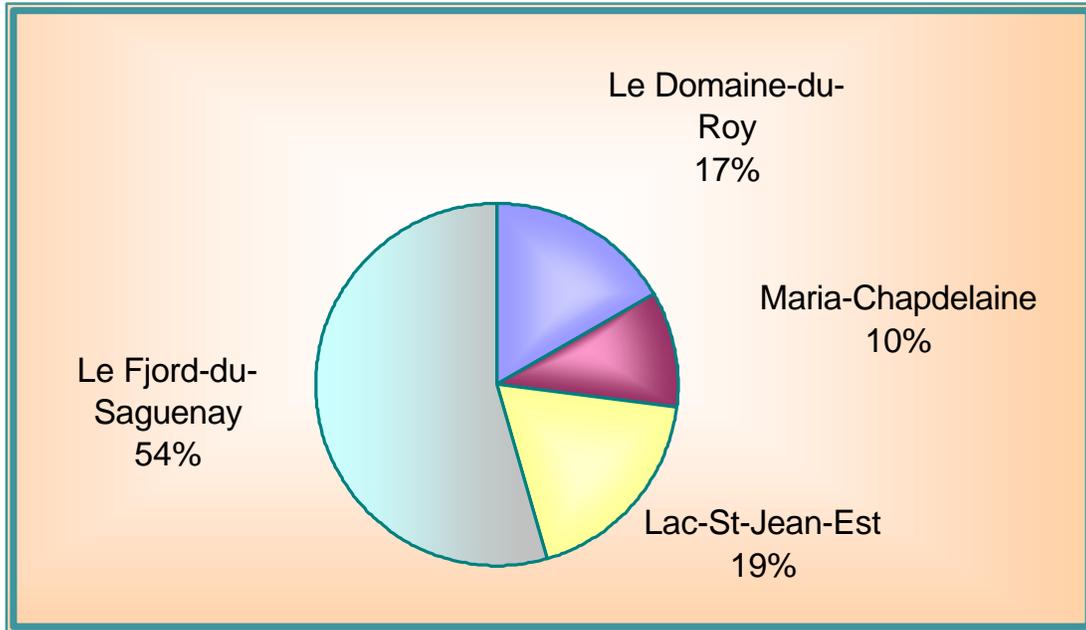
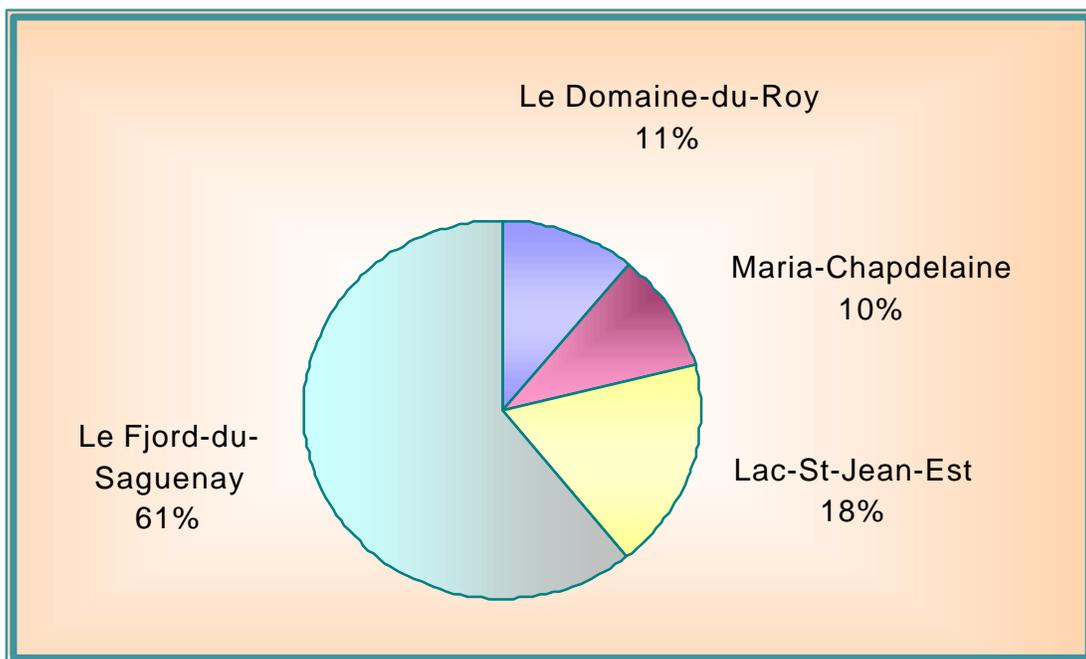


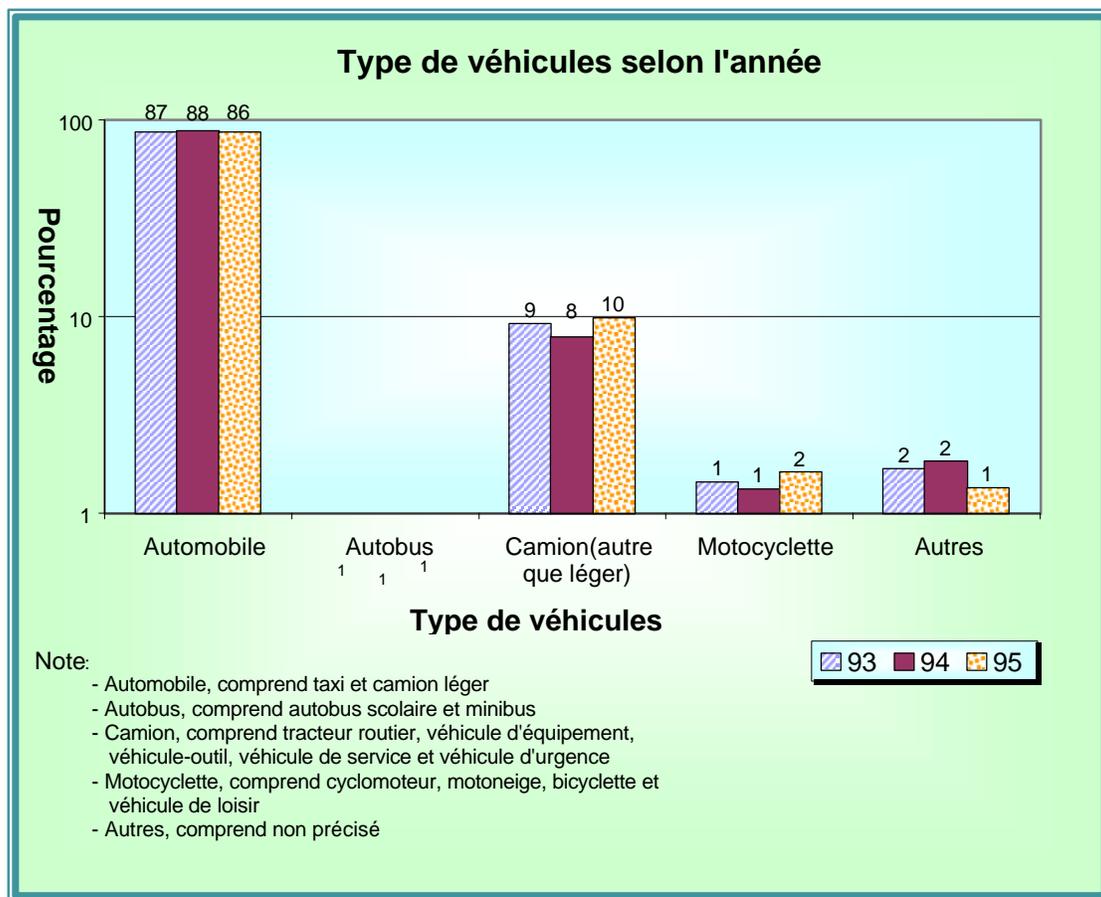
Figure 3 - Pourcentage de la population par MRC, 1996



Le type d'accidents qui se produisent au Saguenay–Lac-Saint-Jean est assez semblable à ce qu'on peut observer ailleurs au Québec. Toutefois, deux types d'accidents présentent des écarts significatifs, ce sont les accidents de type « sortie de routes », dont la fréquence est de 10 p. 100 inférieure à la moyenne provinciale, et les collisions arrières, avec une fréquence de 5 p. 100 supérieure à cette moyenne.

En ce qui concerne les types de véhicules impliqués dans les accidents, la figure suivante montre que la distribution entre les principaux types (automobile, autobus, camion, etc.) est également stable d'année en année (figure 4).

Figure 4 - Type de véhicules impliqués dans les accidents selon l'année, de 1993 à 1995



Les facteurs humains sont responsables d'environ 76 p. 100 des accidents, suivis des facteurs environnementaux avec 14 p. 100, de l'état du véhicule avec environ 5 p. 100 et des infrastructures avec 5 p. 100. Ces données ne sont pas étonnantes et ne sont pas propres à la région du Saguenay–Lac-St-Jean. En effet, c'est un fait bien connu des spécialistes que l'erreur humaine est cause de la grande majorité des accidents de la route. La vitesse et la distraction sont la cause de respectivement 21 et 13 p. 100 des accidents liés au facteur humain.

En ce qui concerne la deuxième cause qui provoque l'accident, ce qu'on appelle le facteur aggravant, ce sont encore les facteurs humains qui dominent dans 57 p. 100 des cas, mais l'importance des facteurs environnementaux augmente jusqu'à 26 p. 100.

La comparaison des pourcentages régionaux avec les moyennes provinciales indique que la région présente des similitudes avec l'ensemble du Québec pour les facteurs d'accidents liés aux conditions atmosphériques et les accidents en période hivernale (de décembre à mars), tandis qu'elle présente un pourcentage supérieur de 7 p. 100 à celui de la province pour les accidents causés par les conditions de la chaussée.

6.5.2 Sécurité en milieu rural

Plus de 93 p. 100 de la longueur du réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports présente des taux d'accidents inférieurs au taux critique²⁹. On a recensé 95 kilomètres où il y a des taux d'accidents supérieurs au taux critique ([carte 19 - Sécurité, Endroits où le taux d'accidents est supérieur au taux critique](#)). La répartition de ces derniers se fait comme suit :

- 7 kilomètres de virages affichés à vitesse réduite;
- 32 kilomètres où il y a plus de 15 accès pondérés par kilomètre;
- 46 kilomètres sur les routes 175 et 169 dans la réserve faunique des Laurentides (en excluant les accidents avec la grande faune, il reste 4 km sur la route 175 et 12 km sur la route 169 qui présentent des taux d'accidents supérieurs au taux critique);
- 10 kilomètres où les facteurs sont divers (intersection, etc.).

Ces secteurs devront être analysés avec plus de précision afin de déterminer exactement quelle est la problématique.

29. Taux critique, voir le lexique.

6.5.3 Traversées d'agglomération

Dans le cadre du présent diagnostic, les secteurs urbains et semi-urbains traversés par le réseau supérieur ont été analysés afin de déceler les problèmes qui pouvaient s'y présenter. Des quarante-deux traversées d'agglomération étudiées, 18 ont été retenues parce qu'elles semblent présenter des problèmes de sécurité ([carte 19](#)); dont onze d'entre elles sont situées sur la route 169 qui ceinture le lac Saint-Jean.

Pour la majorité de ces traversées d'agglomération, les dysfonctionnements de l'environnement routier se traduisent par l'insécurité routière des divers utilisateurs. À cela s'ajoutent un cadre de vie local de plus en plus perturbé par une circulation et un camionnage en croissance, et des paysages urbains négligés au détriment de l'image de la région et de son potentiel touristique. De même, les vitesses excessives des usagers de la route observées aux entrées de la plupart des agglomérations aggravent l'insécurité et les nuisances environnementales qui affectent principalement les usagers les plus vulnérables, comme les piétons, les cyclistes et les résidents riverains.

En somme, l'étude sur les traversées d'agglomération montre que sur plusieurs parties des corridors routiers de la région où il y a une traversée d'agglomération aux limites plus ou moins définie, des problèmes causés par l'incohérence entre le développement de l'urbanisation et l'aménagement de la route sont observés. Par conséquent, la planification des aménagements routiers devra à l'avenir tenir compte des questions d'urbanisme, que ce soit en redéfinissant les limites des agglomérations existantes ou, pour ce qui est des projets d'urbanisation, en veillant à limiter les accès riverains.

Étant donné que l'analyse effectuée était de niveau « macro » et que les accidents aux carrefours étaient inclus dans des sections de routes urbaines, pour obtenir des conclusions valables, ces traversées devront être analysées à l'échelle de l'analyse de sécurité spécifique, afin de s'assurer que la problématique est réelle pour chacune d'elles.

6.5.4 Densité des accès

Dans le cadre du Plan de transport, le nombre d'accès riverains dans les zones rurales et semi-urbaines a été relevé pour la plupart des tronçons routiers.

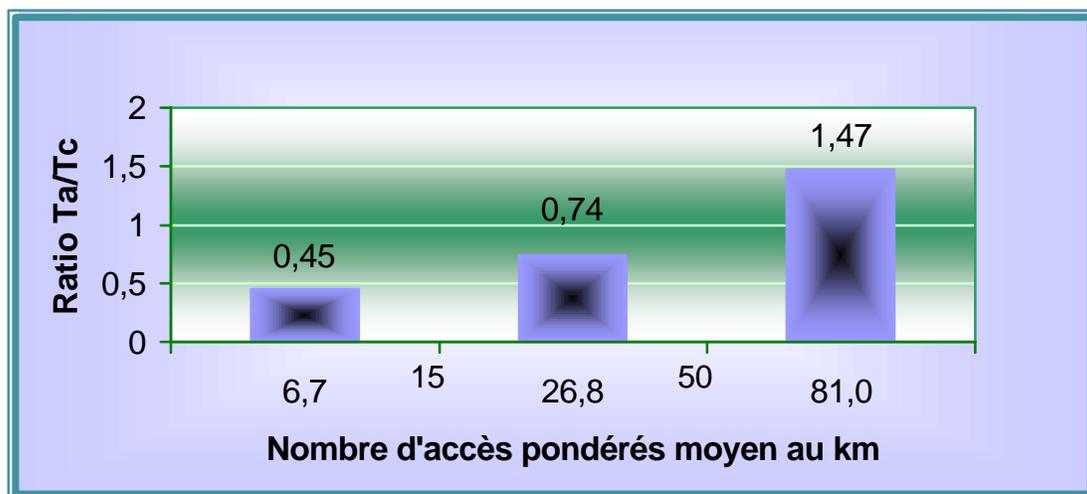
La quantité d'accès donnant directement sur la route est déterminante quant au niveau de sécurité de cette dernière. Il existe en effet une corrélation directe entre la densité des accès, soit le nombre d'accès réparti uniformément sur une unité de distance, et le taux d'accidents. La figure 5 indique le rapport entre le taux d'accidents et le taux critique en fonction du nombre d'accès pondérés³⁰.

Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, 140 kilomètres du réseau du Ministère ont été retenus, soit 23 p. 100 des routes sur le territoire municipal. Cent vingt-cinq kilomètres présentent un nombre d'accès pondérés supérieur à 15 accès pondérés au kilomètre, et 15 ont plus de 50 accès pondérés au kilomètre ([carte 17](#)). La multiplication des accès est particulièrement importante sur la route 169 qui ceinture le lac Saint-Jean et sur les routes 170, 172 et 175 dans la conurbation du Saguenay.

Le phénomène de la multiplication des accès et ses incidences sur la sécurité sont bien connus. Les gestionnaires du réseau routier s'assurent donc maintenant de limiter le nombre d'accès, ou encore d'en améliorer la configuration. Mais le nombre n'est pas tout : la fonction de l'accès compte également. En effet, un accès commercial, en raison de la circulation importante qu'il génère, est plus nuisible sur le plan de la sécurité routière qu'un accès résidentiel.

Il doit donc y avoir harmonisation entre le type de milieu traversé, la géométrie de la route et la limite de vitesse.

Figure 5 - Rapport entre le ratio T_a/T_c et le nombre d'accès pondérés, de 1993 à 1995



30. Voir lexique.

6.5.5 Cohabitation entre les utilisateurs

Le réseau routier est utilisé par différents types d'usagers : automobilistes, camionneurs, cyclistes, piétons, motoneigistes (traverses), etc., et il est important que la cohabitation se fasse d'une façon harmonieuse.

Les automobiles

Le pourcentage régional moyen d'automobiles impliquées dans un accident est de 87 p. 100, ce qui est très près de la moyenne provinciale de 86 p. 100 (figure 4).

Les camions

Dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, le pourcentage moyen de camions impliqués dans des accidents est d'environ 9 p. 100 (figure 6), tandis que le pourcentage moyen de camions sur les routes numérotées est d'environ 20 p. 100.

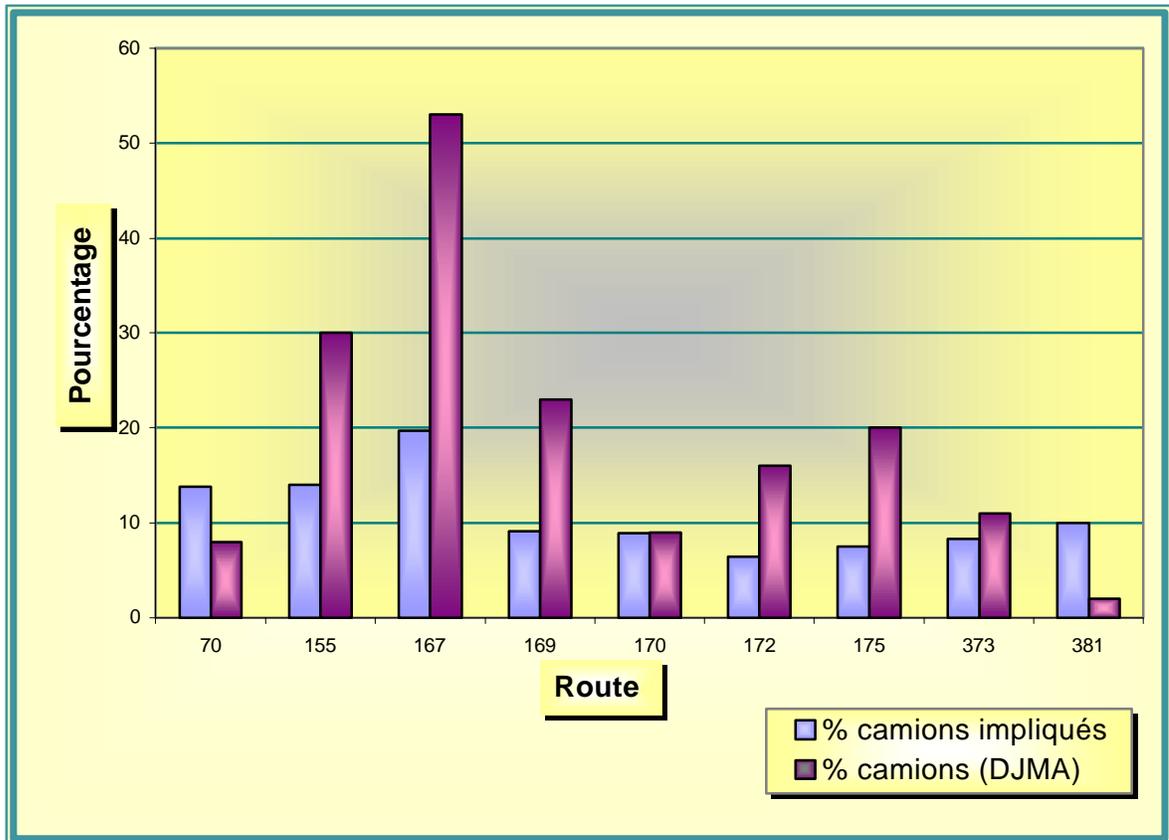
La figure 6 montre le pourcentage de camions impliqués dans des accidents sur chaque route régionale numérotée par rapport au pourcentage de camions dans le volume total de circulation.

Les piétons

Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, de 1993 à 1995, il y a eu sur le réseau supérieur 110 accidents avec des piétons, dont neuf mortels. Soixante-cinq pour cent de ces accidents sont survenus dans les sept municipalités les plus peuplées.

La densité d'accidents impliquant des piétons est particulièrement élevée dans les villes de Chicoutimi et d'Alma (0,52 accident par kilomètre).

Figure 6 - Pourcentage de camions impliqués dans des accidents par routes, de 1993 à 1995



Les cyclistes

Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, de 1993 à 1995, il y a eu sur le réseau supérieur 117 accidents impliquant des cyclistes, dont 13 graves. Soixante-quinze pour cent de ces accidents sont survenus dans les sept municipalités les plus peuplées.

Le nombre d'accidents impliquant un cycliste est particulièrement élevé dans les villes de Jonquière et d'Alma.

Les traverses de motoneiges

Au cours de la période de référence, 48 accidents³¹ impliquant des motoneiges ont été signalés sur l'ensemble du réseau routier de la région.

6.5.6 Conclusions

Les principales conclusions qui se dégagent de l'analyse des données sur les accidents relevées au cours de la période d'étude (1993-1995) dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean sont les suivantes :

- la région accuse un léger surnombre des accidents mortels par rapport à ses indicateurs de risques (population, nombre de titulaires de permis et de véhicules), ce qui est caractéristique des régions de faible et moyenne densités de population, comme la Côte-Nord, la Gaspésie et l'Abitibi-Témiscamingue;
- sur les routes 169 et 175 dans la réserve faunique des Laurentides, on enregistre des pourcentages d'accidents avec la grande faune supérieurs à la moyenne provinciale, avec des pourcentages respectifs de 28 et de 24 p. 100³²;
- quinze kilomètres ayant plus de 50 accès pondérés au kilomètre présentent un taux d'accidents supérieur au taux critique.

6.6 Les axes de transit vers les ressources forestières

L'économie du Saguenay–Lac-Saint-Jean, tel qu'il a été mentionné au chapitre 3, est fortement liée à l'exploitation de la forêt. La matière ligneuse est transportée entre les zones de coupe et les usines de transformation par des camions qui empruntent des routes de différentes catégories, comme les chemins forestiers, les chemins municipaux et les routes du réseau supérieur. Nous désignerons ces routes par l'expression « axes de transit vers les ressources forestières ».

La partie de ces axes qui nous intéresse particulièrement est celle qui est située en territoire municipalisé, entre les routes du réseau supérieur et les chemins forestiers ou les usines de transformation, c'est-à-dire les routes locales sur lesquelles transite la ressource forestière. Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, ces tronçons de routes

31. Accident impliquant une motoneige et un véhicule moteur autre qu'une motoneige.

32. Étude d'opportunité, construction d'une route à voies séparées dans la réserve faunique des Laurentides, page 64, volume 2, Coentreprise B.U.C., avril 1999.

totalisent près de 300 kilomètres. Ils se répartissent en deux catégories, les chemins privés et les chemins municipaux. Ils sont utilisés pour le transport du bois, avec une densité de circulation très variable.

Avant 1993, le ministère des Transports et les municipalités assumaient chacun une partie de la responsabilité des routes locales. Le 1^{er} avril 1993, conformément à un nouveau partage établi entre le Ministère et les municipalités, ces dernières se voient confier la gestion de l'ensemble du réseau routier local³³. Afin d'aider les municipalités à prendre en charge le réseau qui leur a été transféré, le gouvernement mettait à leur disposition un programme d'aide à la prise en charge du réseau local.

Afin de connaître le nombre de véhicules lourds impliqués dans les accidents sur les routes de transit, une analyse de sécurité a été effectuée pour six municipalités : Girardville, L'Ascension, Saint-André, Saint-David-de-Falardeau, Saint-Eugène et Saint-Honoré. L'analyse, basée sur les accidents déclarés à la SAAQ pour les années 1993 à 1997, portait sur les routes collectrices et locales qui conduisent vers la ressource forestière. Il ressort de celle-ci que plus de 79 p. 100 des accidents impliquaient des automobiles et des véhicules légers, tandis que 7,7 p. 100 impliquaient des véhicules lourds. Ce dernier pourcentage se répartit comme suit : 4,4 p. 100 pour les accidents impliquant des tracteurs routiers et 3,3 p. 100 pour les autres types de camions. Il y a eu quatre accidents mortels, et les camions lourds n'étaient impliqués dans aucun.

Les chemins à double vocation

Pour une partie des routes locales, qu'on appelle *chemins à double vocation*, une aide publique supplémentaire est accordée lorsqu'elles répondent à certaines conditions, entre autres qu'elles soient empruntées par un minimum annuel de 1000 camions chargés de ressources forestières ou minières. Il est à noter que, même si la gestion des routes du réseau local relève des municipalités, l'entretien peut être confié à des entreprises privées.

33. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *La voirie locale, Guide d'information, Partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités*, ministère des Transports, 1993, 73 p.

Les chemins empruntés par les camions pour transporter la matière ligneuse peuvent changer d'une année à l'autre, selon l'emplacement des territoires de coupe et des usines de transformation. Le nombre de chemins à double vocation admissibles à une compensation financière peut donc varier d'une année à l'autre, en fonction du nombre de camions qui circulent sur chacun d'eux. En 1998, une dizaine de municipalités ont reçu une compensation pour 102 kilomètres de ce type de routes, comparativement à 14 municipalités pour 134 kilomètres en 1997.

Une vérification sommaire effectuée à l'automne 1999 pour déterminer l'état des chemins à double vocation révèle que 52 p. 100 de la longueur de ces routes présente des déficiences mineures, et 23 p. 100 des déficiences majeures. Ces routes sont asphaltées à 80 p. 100.

6.7 Les chemins forestiers

Un réseau de routes d'accès aux terres publiques couvre l'ensemble des forêts publiques commerciales du Québec (au sud du 52^e degré de latitude). Il est situé en dehors du territoire municipalisé et fait partie du domaine public. Les chemins de ce réseau ont été construits pour permettre des activités d'aménagement forestier. Les principales voies sont désignées par un numéro. Les chemins forestiers sont sous la compétence du ministère des Ressources naturelles.

Au Québec, c'est la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean qui compte le plus grand nombre de chemins forestiers numérotés et le plus long kilométrage. En 1995, les 35 chemins de la région avaient une longueur d'environ 2290 kilomètres.

Exploitation de la matière ligneuse et activités récréotouristiques

Le secteur de la forêt est le cœur de l'économie du Saguenay–Lac-Saint-Jean : un emploi sur dix en dépend. La forêt publique de cette région est exploitée par environ 45 bénéficiaires ayant des contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier (CAAF). En 1997, les volumes attribués par CAAF se chiffraient à près de huit millions de mètres cubes³⁴. En 1998, le nombre de travailleurs de la forêt sur les terres publiques se chiffrait à environ 5800.



34. Selon la compilation des données fournies par le ministère des Ressources naturelles.

Outre les activités liées à l'industrie forestière, la forêt présente un potentiel récréotouristique, faunique et écologique, et les activités qui y sont liées génèrent de plus en plus de retombées économiques. En 1999, ce territoire comptait 9328 emplacements de villégiatures, pour la plupart accessibles par la route, treize zones d'exploitation contrôlée (ZEC), une cinquantaine de pourvoiries et des territoires de piégeage.

La circulation sur les chemins forestiers

Les activités d'exploitation industrielle de la matière ligneuse et les activités récréotouristiques génèrent la majorité des déplacements sur les routes forestières. Les caractéristiques de la circulation sur les chemins forestiers sont difficiles à établir; les débits de circulation et les types de véhicules varient en fonction des saisons.

La circulation sur les chemins forestiers peut être évaluée grossièrement en divisant le volume de matière ligneuse exploité annuellement par la charge moyenne d'un camion autorisé à circuler sur les chemins publics. Les résultats de ce calcul indiquent que l'équivalent de 230 000 voyages de camions³⁵ est nécessaire pour transporter cette matière. Quotidiennement, en considérant les allers et retours, cela signifie le passage de près de 2500 camions. Quant aux activités récréotouristiques, elles génèrent aussi un nombre très important de déplacements, mais il est plus difficile d'en estimer le nombre.

Selon une estimation comparative des générateurs de transport sur chacune des routes forestières, la route où la circulation est la plus importante serait la route L-250 (Chute-des-Passes), qui débute près de la municipalité de Saint-Ludger-de-Milot. Celle-ci occuperait le 2^e rang pour le nombre de passages de camions et le nombre de travailleurs forestiers, le 1^{er} rang pour le nombre d'emplacements de villégiature et le deuxième rang pour la fréquentation des zecs. Viendrait ensuite la route L-200 (Chemin Stone-Consol) près de Saint-Fulgence, au 2^e rang pour le nombre d'emplacements de villégiature et au premier pour la fréquentation des zecs. Enfin, la troisième route la plus utilisée serait la route L-257 (route Alliance)

35. Un camion transporte en moyenne un chargement de 35 m³ lorsqu'il circule sur un chemin public. Sur les chemins des terres publiques, certains camions peuvent transporter jusqu'à 120 m³.

près de Dolbeau-Mistassini, qui se caractérise par le fait qu'elle serait au 1^{er} rang pour le nombre de passages de camions et le nombre de travailleurs.

La sécurité sur les chemins forestiers

Une étude sur les accidents survenus au cours d'une période de cinq ans, de 1993 à 1997 inclusivement, a recensé 132 accidents avec dommages corporels. L'étude a été réalisée à partir des accidents rapportés à la SAAQ. Seuls les accidents survenus sur les routes forestières principales ont été pris en compte. Voici les principaux résultats de cette étude :

- en ce qui a trait à la gravité, sur les 132 accidents dénombrés : treize étaient des accidents mortels, 41 des accidents avec blessés graves³⁶ et 67 avec blessés légers³⁷;
- la principale cause des accidents était le comportement des conducteurs dans 61 p. 100 des cas (comportements inadéquats liés à la vitesse, au non-respect de la signalisation, au stationnement, aux dépassements, etc.); l'état des conducteurs (facultés affaiblies, fatigue, distraction, etc.) comptait pour 19 p. 100 des causes d'accidents et la présence d'obstacles temporaires sur la route pour 9 p. 100;
- la motoneige était impliquée dans 12 des 42 accidents recensés entre les mois de novembre et avril, ce qui représente environ 29 p. 100 des accidents de cette période;
- la grande majorité des accidents, soit 80 p. 100, sont survenus alors qu'il faisait jour; la plupart de ces accidents étaient moins graves que ceux survenus une fois le jour tombé;
- en ce qui concerne l'état de la chaussée, elle était sèche dans 79 cas, mouillée dans six cas, enneigée dans 20 cas et glacée dans 26 cas;

36. Blessé grave : blessé nécessitant l'hospitalisation.

37. Blessé léger : blessé ne nécessitant pas l'hospitalisation.

- le nombre de véhicules impliqués dans les accidents est : un véhicule dans 51 p. 100 des cas, deux dans 47 p. 100 des cas et trois dans 2 p. 100 des cas;
- cinquante pour cent des accidents sont survenus les fins de semaines soit les vendredis, samedis et dimanches; durant ces trois jours, seulement six accidents ont impliqué des véhicules lourds, ce qui représente 9 p. 100 de tous les accidents survenus au cours de ces trois jours;
- pour l'ensemble des accidents, les camions, et principalement les camions remorques, ont été impliqués dans 24 p. 100 des accidents;
- les sorties de route représentent 44 p. 100 des accidents recensés; suivent les collisions frontales et les collisions arrières, avec respectivement 31 p. 100 et 12 p. 100 des accidents;
- les véhicules arrêtés en bordure des chemins, qu'ils soient stationnés ou en panne, ont été impliqués dans 9 p. 100 des accidents; ces situations se sont surtout produites en période de faible activité en forêt : la présence de bancs de neige le long des chemins forestiers réduit la largeur de la chaussée disponible pour le stationnement des véhicules et pour la circulation.

Les accidents recensés ne se sont pas produits aux mêmes endroits. Il est donc impossible de déterminer s'il existe des sites accidentogènes. Cependant, trois routes se démarquaient par le nombre élevé d'accidents, soit celles mentionnées précédemment pour l'importance des débits de circulation qu'on y enregistre.

En raison de l'absence de comptage routier, il n'a pas été possible d'établir des taux d'accidents. Les données ne permettent pas non plus de déterminer les risques associés aux véhicules lourds sur les chemins forestiers. En effet, bien qu'on sache que les camions et camions remorques ont été impliqués dans 24 p. 100 des accidents, la composition de la circulation demeure inconnue, et il est par conséquent impossible de comparer le pourcentage de ce type de véhicules sur les chemins forestiers. En outre, comme il n'existe pas d'études semblables pour d'autres régions du Québec, on ne peut établir de comparaisons qu'à l'intérieur de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Une nouvelle loi

Jusqu'en 1998, la circulation sur les chemins forestiers relevant du ministère des Ressources naturelles n'était pas régie par le Code de la sécurité routière. En 1996, dans un rapport d'enquête³⁸ sur le décès de trois personnes sur les chemins forestiers de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, le coroner Pierre Trahan mentionne que les enquêtes « aboutissent toujours aux mêmes conclusions » quant aux causes des accidents, soit la vitesse excessive, le non-respect de la signalisation sur les chemins où on en trouve et l'impossibilité pour les policiers de faire leur travail.

Les recommandations des coroners et les propositions d'un groupe interministériel de travail qui s'est penché sur les problèmes de sécurité sur les chemins forestiers ont conduit, en 1998, à l'adoption d'une nouvelle loi : La Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, qui rend applicables certains articles du Code de la sécurité routière à certains chemins forestiers.

Les articles en question portent principalement sur l'immatriculation des véhicules, leur état de fonctionnement, le permis de conduire, le respect de la signalisation, les limites de vitesse, l'obligation de rouler à droite, le port de la ceinture de sécurité, la consommation d'alcool par les occupants d'un véhicule ainsi que sur les pouvoirs nécessaires aux agents de la paix pour faire respecter les règlements.

Les infrastructures

Les entreprises forestières construisent des chemins pour leurs propres besoins. Au Québec, il se construirait environ 8000 kilomètres de chemins forestiers par an. La qualité des chemins forestiers est très variable. Le règlement sur les normes d'intervention dans les forêts publiques contient certaines dispositions visant à assurer la protection du milieu forestier.

Les compagnies forestières sont responsables de l'entretien et de la réfection des routes qu'elles utilisent à des fins industrielles. Les membres des ZEC et les

38. Pierre TRAHAN. Rapport d'enquête concernant les décès, à Mistassini, de madame Pauline St-Germain et monsieur Tony Bussièrès, le 29 août 1994, et de monsieur Denis Cloutier, le 17 février 1995, Sainte-Foy, 18 décembre 1996, p.14.

pourvoyeurs entretiennent aussi certains chemins publics en forêt. Il existe également un programme de mise en valeur des ressources en milieu forestier qui peut, ponctuellement, contribuer à l'entretien d'une partie du réseau d'accès aux activités de plein air.

Lorsque ces chemins ne sont plus utilisés par les entreprises forestières, les ZEC ou les pourvoiries, ils sont laissés à l'abandon ou à la charge des autres utilisateurs. Le ministère des Ressources naturelles a toutefois l'obligation d'afficher la capacité portante des ponts.

Conclusions

Les volumes attribués par CAAF pour l'exploitation de la matière ligneuse sur les terres publiques devraient demeurer sensiblement les mêmes au cours des prochaines années. Les activités récréotouristiques, quant à elles, devraient dans l'ensemble continuer de progresser. La circulation routière liée à ces activités devrait suivre les mêmes tendances.

Cependant, bien que les volumes de matière ligneuse transportés ne varieront pas de manière importante, l'emplacement des zones d'exploitation peut toujours changer, ce qui entraîne évidemment l'abandon par les entreprises forestières de certains chemins, dont l'entretien est alors à la charge des autres utilisateurs.

Par ailleurs, sur le plan de la sécurité, les accidents recensés ces dernières années au Saguenay–Lac-Saint-Jean montrent que ce réseau compte un nombre assez élevé d'accidents, avec en moyenne chaque année plus de 26 accidents avec dommages corporels, dont près de trois mortels. La principale cause de ces accidents est le comportement des conducteurs.

Au 1^{er} avril 1999, entré en vigueur une nouvelle réglementation en vertu de laquelle certains articles du Code de la sécurité routière, qui régit la circulation sur les chemins publics, pouvaient être appliqués sur certains chemins forestiers. Les agents de la paix ont maintenant les pouvoirs d'intervenir sur ces chemins.

En somme, le réseau routier est composé des réseaux supérieur, municipal et forestier qui sont respectivement sous la responsabilité du ministère des Transports,

des municipalités et du ministère des Ressources naturelles. L'analyse a démontré précédemment que les composantes du réseau supérieur présentaient des problèmes liés, soit à l'intensité de circulation, à la sécurité des usagers ou à l'état des routes.

Le réseau supérieur est composé entre autres des routes interrégionales et intrarégionales dont le débit de circulation varie de faible à élevé. Ayant comme but de desservir la circulation de transit, il perd de sa fonctionnalité lorsque la circulation locale devient plus importante.

En ce qui concerne le réseau intrarégional, le débit de circulation sur les routes reliant les municipalités entre elles est relativement important. La circulation de plus en plus élevée, la multiplication des accès et les vitesses excessives lors de la traversée des agglomérations sont autant de facteurs qui aggravent l'insécurité routière. En effet, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean présente un pourcentage d'accidents (4,8 p. 100) supérieur à son pourcentage de population par rapport au Québec (3,9 p. 100).

Certaines routes du réseau municipal servent de lien entre le réseau supérieur et les chemins forestiers. Ces routes sont des axes de transit vers la ressource forestière et doivent faire l'objet d'un entretien particulier puisqu'elles sont sollicitées par la circulation lourde.

Quant au réseau forestier, les chemins étant utilisés pendant la réalisation d'aménagement forestier, il est difficile d'évaluer l'intensité de circulation qui change au gré des saisons. De plus, puisque ces chemins sont construits selon les besoins des compagnies forestières, leur qualité, l'entretien et la réfection varient. Cependant, un règlement existe pour protéger la qualité de l'environnement. Sur le plan de la sécurité, le recensement des années précédentes démontre un nombre d'accident relativement élevé, dont la cause principale est le comportement des conducteurs. Il est à noter toutefois que depuis le mois d'avril 1999, les agents de la paix peuvent intervenir sur ces chemins.

Bref, les problématiques liées aux réseaux supérieur, municipal et forestier seront des éléments importants à considérer dans la suite du processus d'élaboration du Plan de transport.