

## **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



## **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

<b>INTRODUCTION</b> .....	1
<b>9.1. SITUATION GÉNÉRALE DES ROUTES NATIONALES ET RÉGIONALES DE LA CÔTE-NORD</b> .....	3
<b>9.2. LE CONTRÔLE DES ACCÈS ROUTIERS EN MILIEU RURAL</b> .....	12
<b>9.3. LE RÉSEAU ROUTIER EN TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION</b> .....	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
<b>9.4. LE CAS DE L'APPROCHE AU TRAVERSIER DE TADOUSSAC (CONTOURNEMENT)</b> .....	78
9.4.1 Organisation spatiale .....	78
9.4.2 L'environnement routier de la 138 .....	81
<b>CONCLUSION</b> .....	82
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	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-LABEL .....	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-ILES, 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 mouvements<sup>1</sup>. 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

---

<sup>1</sup> 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**

<b>ROUTES DE LA CÔTE-NORD</b>	<b>LONGUEUR (KM)</b>	<b>% BORDÉ DE TERRES PUBLIQUES**</b>	<b>% EN ZONE AGRICOLE**</b>	<b>% DANS UN PÉRIMÈTRE URBAIN</b>
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 %

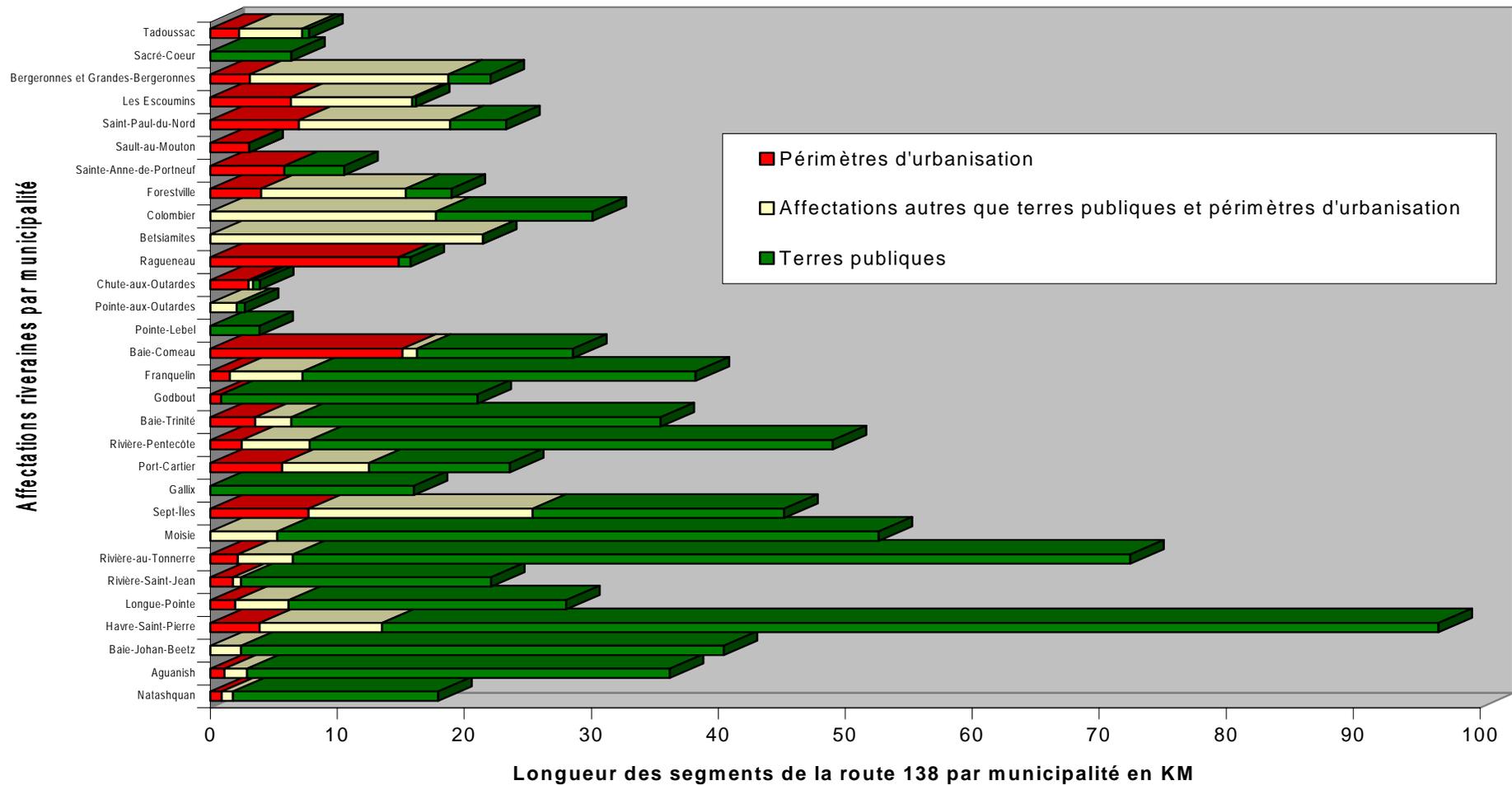
<b>ROUTE 138</b>	<b>LONGUEUR (KM)</b>	<b>% BORDÉ DE TERRES PUBLIQUES**</b>	<b>% EN ZONE AGRICOLE**</b>	<b>% DANS UN PÉRIMÈTRE URBAIN**</b>	<b>NOMBRE D'ENTRÉES PRIVÉES*</b>	<b>NOMBRE D'INTERSECTIONS*</b>
Tadoussac/Baie-Comeau	215	25 %	5 %	30 %	1 906	251
Franquelin/Sept-Îles	226	69,5 %	2 %	9 %	672	196
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.

## Les corridors routiers en milieu rural et en traversée d'agglomération

*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.

**TABLEAU 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 %
<b>TOTAL</b>		<b>3 484</b>	<b>100 %</b>	<b>204</b>	<b>100 %</b>

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 %
<b>TOTAL</b>		<b>3 142</b>	<b>100 %</b>	<b>175</b>	<b>100 %</b>

\*\*\* 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**<sup>2</sup>. 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 kilomètres<sup>3</sup>, 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 %
<b>TOTAL</b>	<b>1 540</b>	<b>49,8 %</b>	<b>1 553</b>	<b>50,2 %</b>

<sup>2</sup> À noter que 2 % des accidents n'ont pu être localisés.

<sup>3</sup> 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. Lafèche), 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*

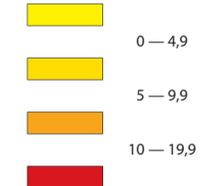
L'ampleur du nombre d'accidents en milieu urbain et péri-urbain doit être cependant pondérée par le fait que les débits de circulation dans les milieux les plus urbanisés voisinent les 20 000 véhicules par jour et par le fait que si le milieu urbanisé connaît des taux d'accidents toutes catégories très 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.

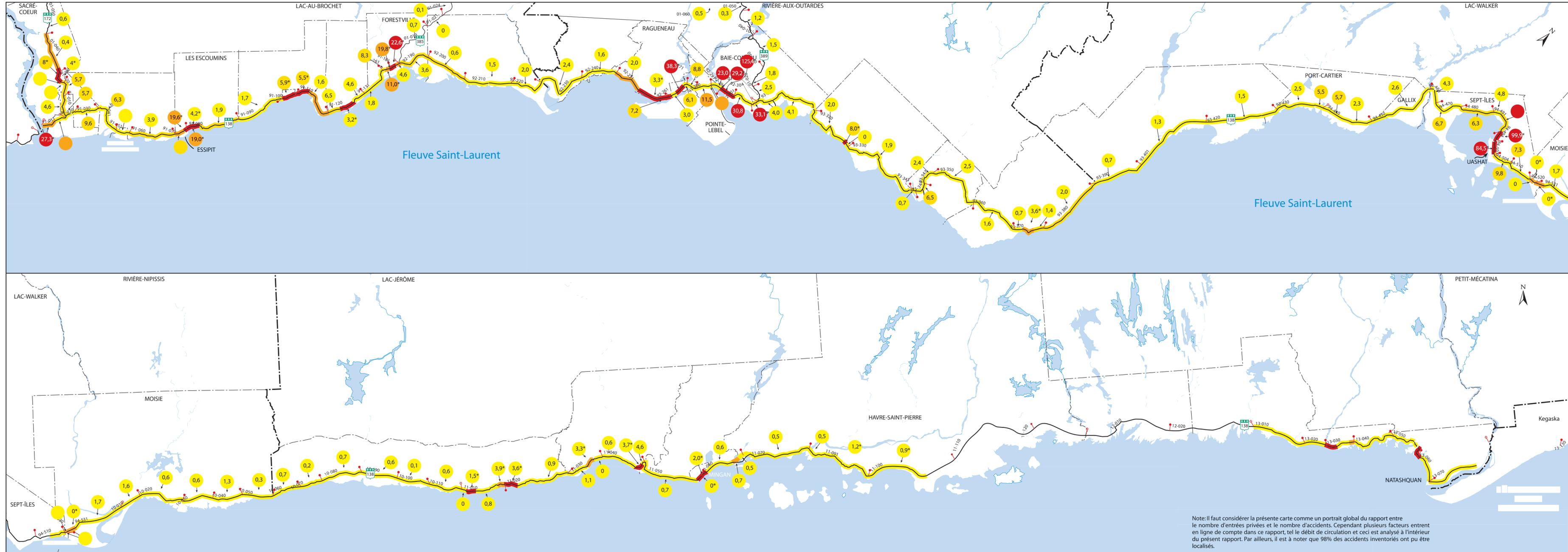
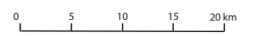
**CARTE 1 : NOMBRE MOYEN D'ENTRÉES PRIVÉES ET D'ACCIDENTS LOCALISÉS (PÉRIODE DE 3 ANS)  
PAR TRONÇON/SECTION ET PAR ZONE DE VITESSE AUTORISÉES**

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



Note: Il faut considérer la présente carte comme un portrait global du rapport entre le nombre d'entrées privées et le nombre d'accidents. Cependant plusieurs facteurs entrent en ligne de compte dans ce rapport, tel le débit de circulation et ceci est analysé à l'intérieur du présent rapport. Par ailleurs, il est à noter que 98% des accidents inventoriés ont pu être localisés.



## Les corridors routiers en milieu rural et en traversée d'agglomération

**TABLEAU 4 : TRONÇON DE LA ROUTE 138 DONT LE TAUX D'ACCIDENTS EST SUPÉRIEUR AU TAUX CRITIQUE (PÉRIODE DE RÉFÉRENCE 1992-1994)<sup>4</sup>**

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.

<sup>4</sup> 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 ZONAGE<sup>5</sup>**

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 routiers<sup>6</sup>. 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.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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 rejoints 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 route<sup>7</sup>. 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

---

<sup>7</sup> 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 minimes, 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 épars 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"<sup>8</sup>. Pour améliorer et renforcer l'objet même d'un schéma, soit planifier l'aménagement du territoire, la loi 56

---

<sup>8</sup> 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-Nord<sup>9</sup> ;**
- **Forestville ;**
- **Chute-aux-Outardes et le secteur Mingan de Baie-Comeau ;**
- **Sept-Îles;**

---

<sup>9</sup> 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.

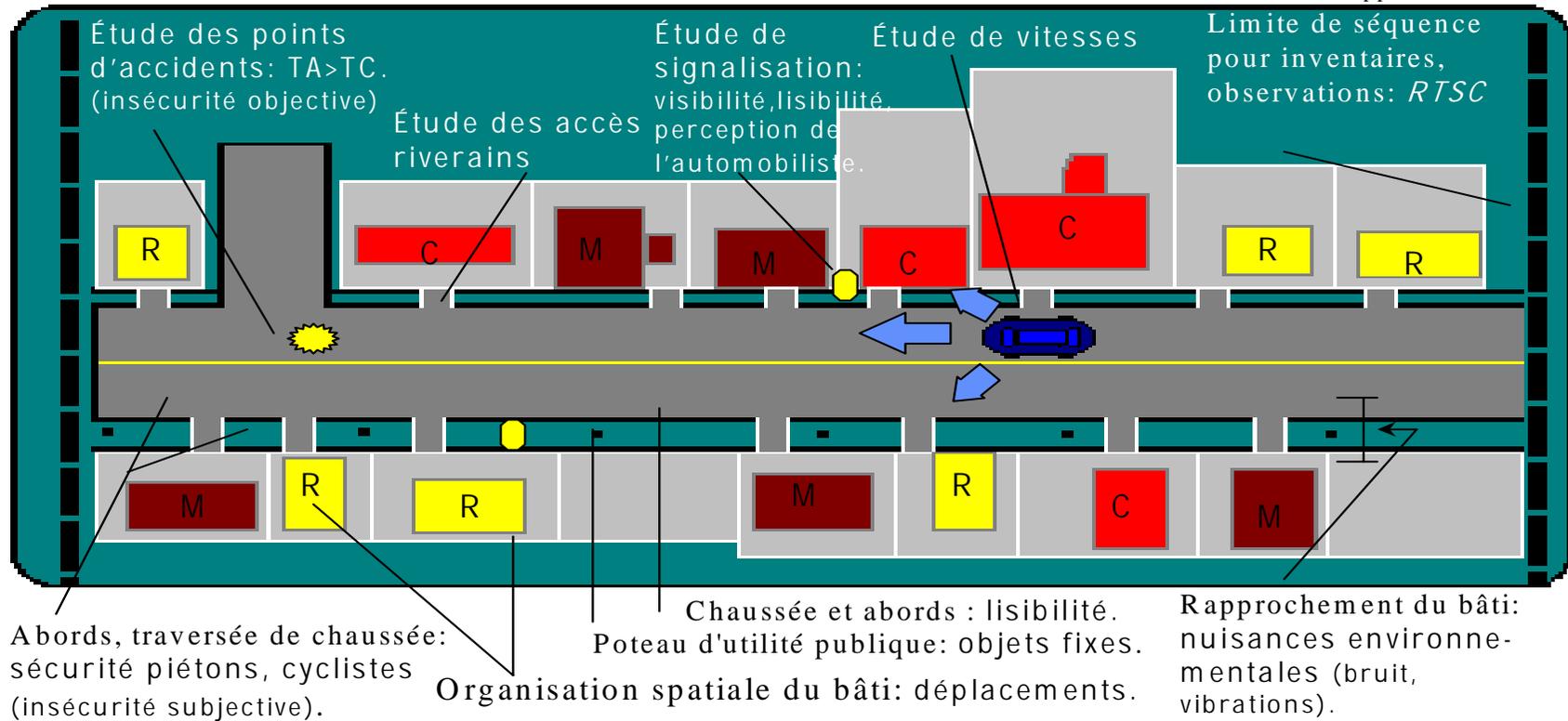
Enfin, c'est en confrontant la perception du conducteur (mise en situation), les caractéristiques propres à l'environnement routier (accès, bâti, géométrie, etc.) ainsi que les principaux déplacements engendrés par les activités socio-communautaires que le diagnostic de chacune des agglomérations a pris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

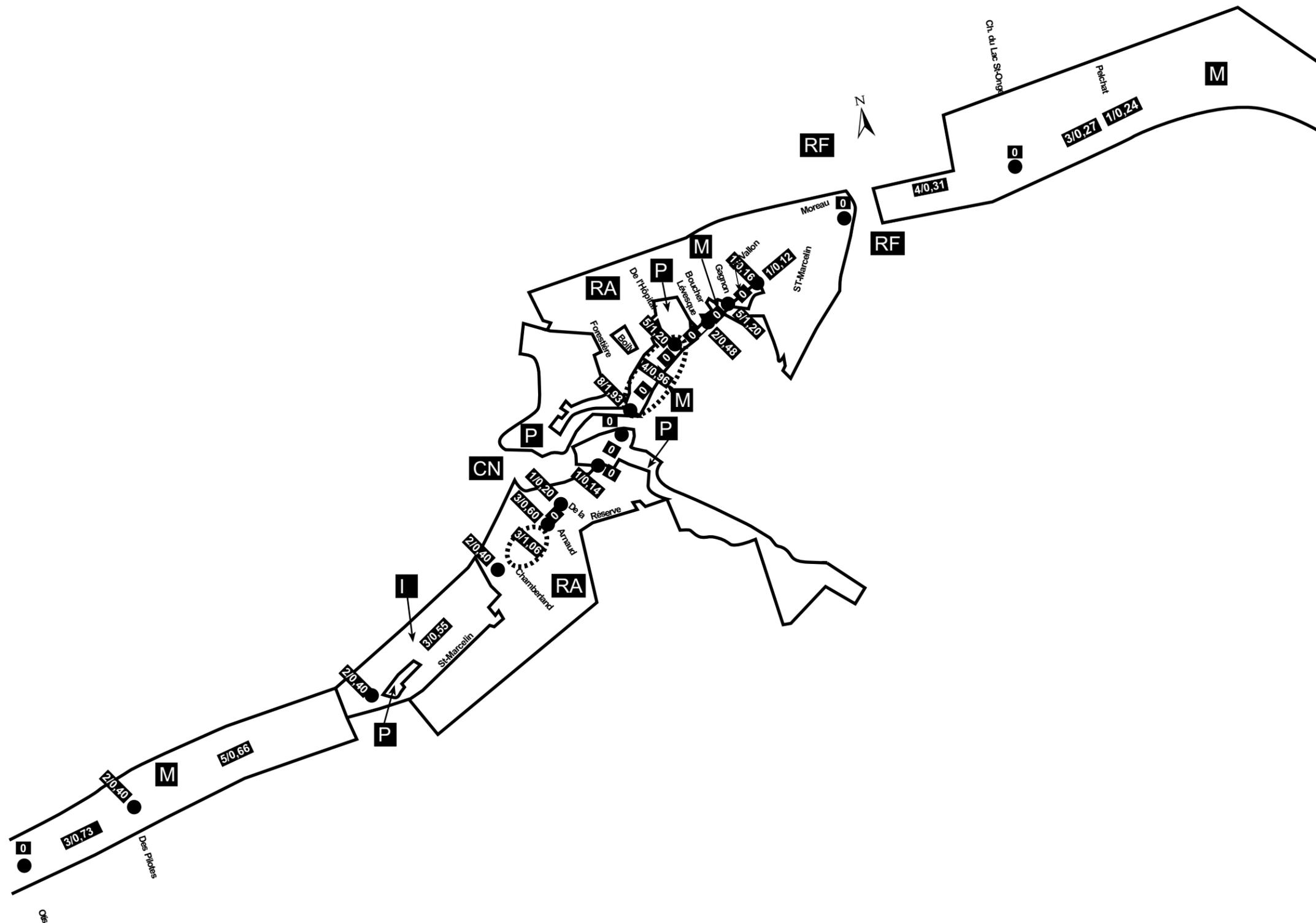
**CARTE 2 : ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION LES ESCOUMINS,  
RELEVÉS D'ACCIDENTS ET AFFECTATIONS RIVERAINES**

# 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





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
<p><b>DESCRIPTION DU MILIEU</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bâti linéaire de faible densité;</li> <li>• Présence de quelques commerces et industries légères;</li> <li>• En voie d'urbanisation;</li> <li>• Présence d'intersections avec apport de trafic lourd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centre communautaire;</li> <li>• Côté nord: Bâti dense avec écoles, hôpital et église et rues municipales collectrices ;</li> <li>• Côté sud: Champ visuel des conducteurs ouvert sur la baie des Escoumins et accotement servant de stationnements.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement péri-urbain en saut-de-mouton: résidences dispersées et quelques commerces regroupés.</li> </ul>		
<p><b>DÉFICIENCES ET PROBLÈMES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Route large et rectiligne incitant à des vitesses élevées et au dépassement;</li> <li>• Présence de plusieurs accidents dans le secteur de la rue Otis à la rue Arnaud.</li> <li>• Conflit entre la circulation de transit pratiquant des vitesses élevées et la circulation locale en provenance des intersections et des accès privés;</li> <li>• Vitesses élevées pratiquées augmentent l'effet barrière au détriment des déplacements des résidents-riverains.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pentes descendantes, largeur excessive de la chaussée et champ visuel ouvert des conducteurs (côté sud) occasionnent la pratique de vitesses élevées;</li> <li>• Une étude par radar sur les vitesses pratiquées confirme cette appréhension;</li> <li>• Secteur de la rue Forestière à la rue de l'Hôpital accidentogène.</li> <li>• 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plusieurs accès privés mais absence d'intersections: circulation locale et accidentologie moins développée que dans l'approche ouest;</li> <li>• Transition rural/urbain de l'environnement routier peu visible: vitesse élevée;</li> <li>• Vitesse élevée et proximité des résidences: impact sur la qualité du cadre de vie local.</li> </ul>	

**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

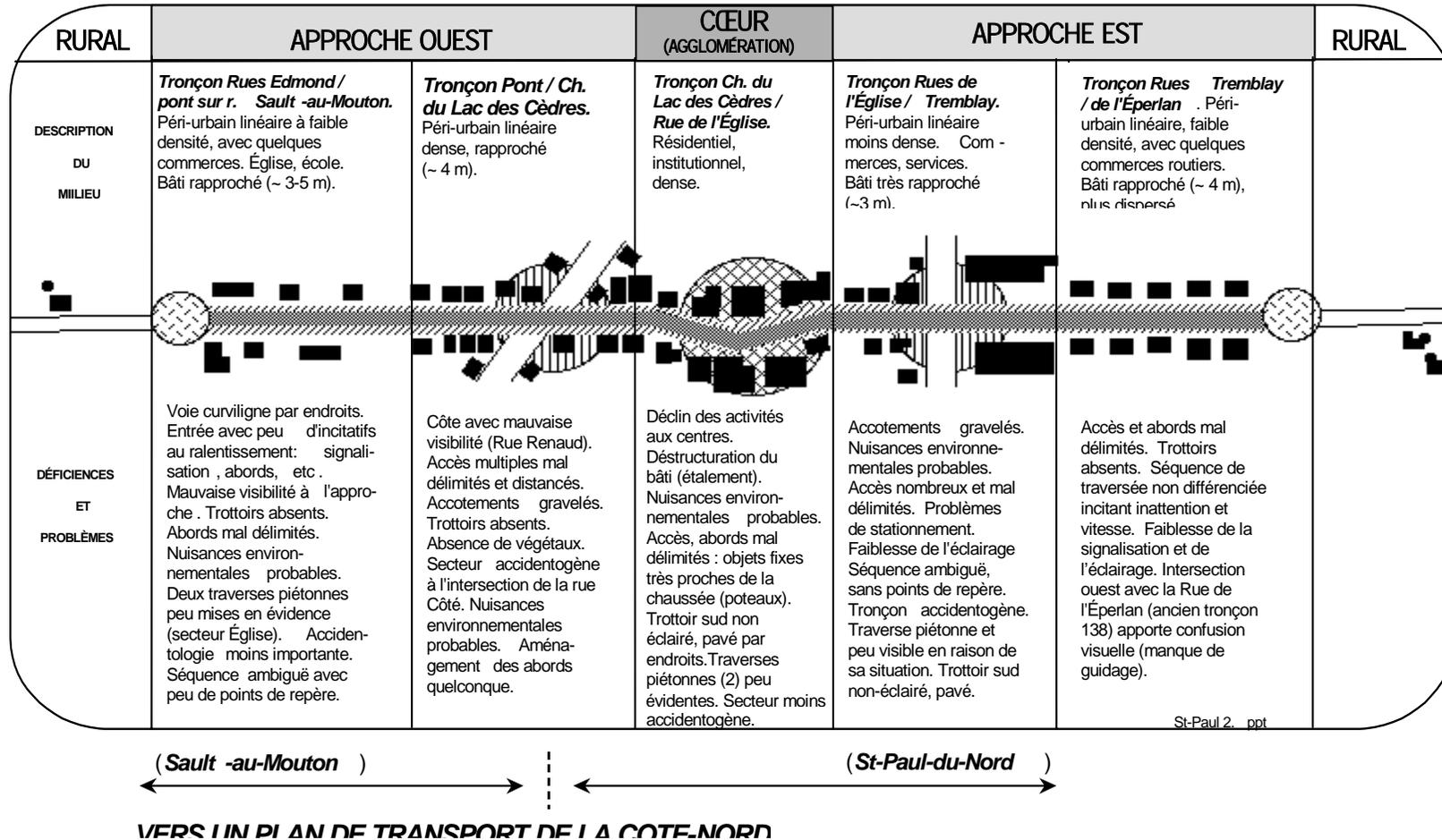
VOIR AUSSI:

Figure : Relevés d'accidents et affectations riveraines

Traversée - distance : 7,1 km

N ° d'accès/km : de 34 à 82 (50)

Vitesses pratiquées : N.D.



St-Paul 2. ppt

### 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<sup>o</sup> 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

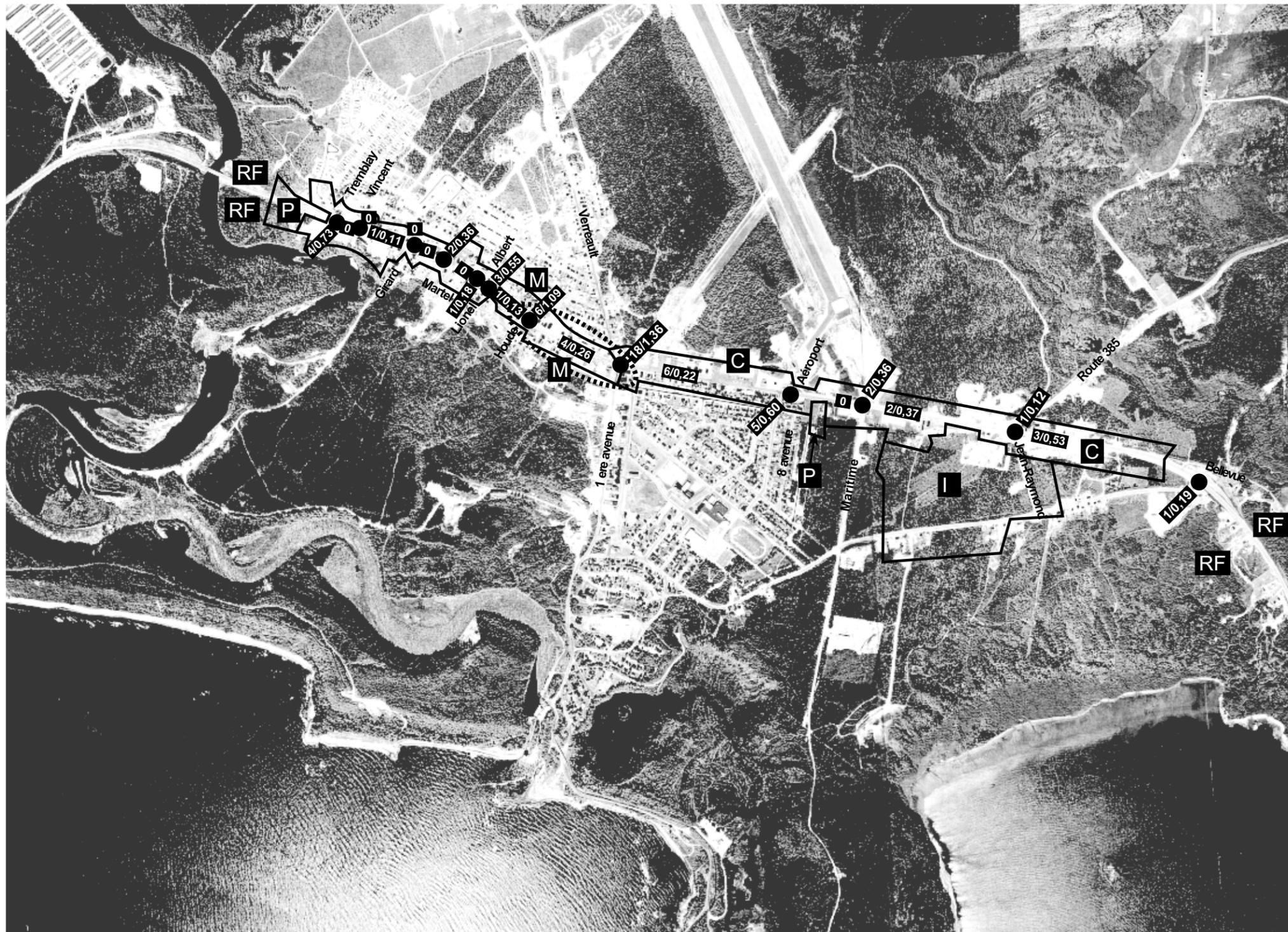
**CARTE 4 : ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE FORESTVILLE  
RELEVÉS D'ACCIDENTS (1992-1994) ET AFFECTATIONS RIVERAINES**

## 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<sup>ère</sup> 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<sup>ère</sup> 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<sup>o</sup> 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
<b>DESCRIPTION DU MILIEU</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Secteur résidentiel et commercial, de moyenne densité avec présence d'intersections reliant un quartier résidentiel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fonctions institutionnelle et commerciale fortement développées;</li> <li>Bâti résidentiel de moyenne à forte densité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En voie d'urbanisation;</li> <li>Présence d'industries et de commerces;</li> <li>Importantes intersections: route Maritime et route 385.</li> </ul>	
<b>DÉFICIENCES ET PROBLÈMES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Absence de «porte d'entrée» invitant le conducteur à diminuer sa vitesse avant d'entrer dans l'agglomération;</li> <li>Une étude par radar établit que les vitesses pratiquées sont élevées;</li> <li>Secteur relativement accidentogène.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Profil en travers de type urbain surdimensionné incitant à la pratique de vitesse élevée;</li> <li>Deux intersections et leurs approches sont accidentogènes.</li> <li>Accès commerciaux mal délimités et surabondance de l'affichage commercial désoriente et distrait le conducteur;</li> <li>«Effet barrière» de la route limite ou rend insécure les déplacements piétonniers transversaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Profil en travers de la route de type rural avec la dispersion relative des bâtiments n'incitent pas à rouler moins vite (confirme par étude-radar);</li> <li>Absence de «porte d'entrée» invitant le conducteur à diminuer sa vitesse avant d'entrer dans l'agglomération.</li> </ul>	

**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.

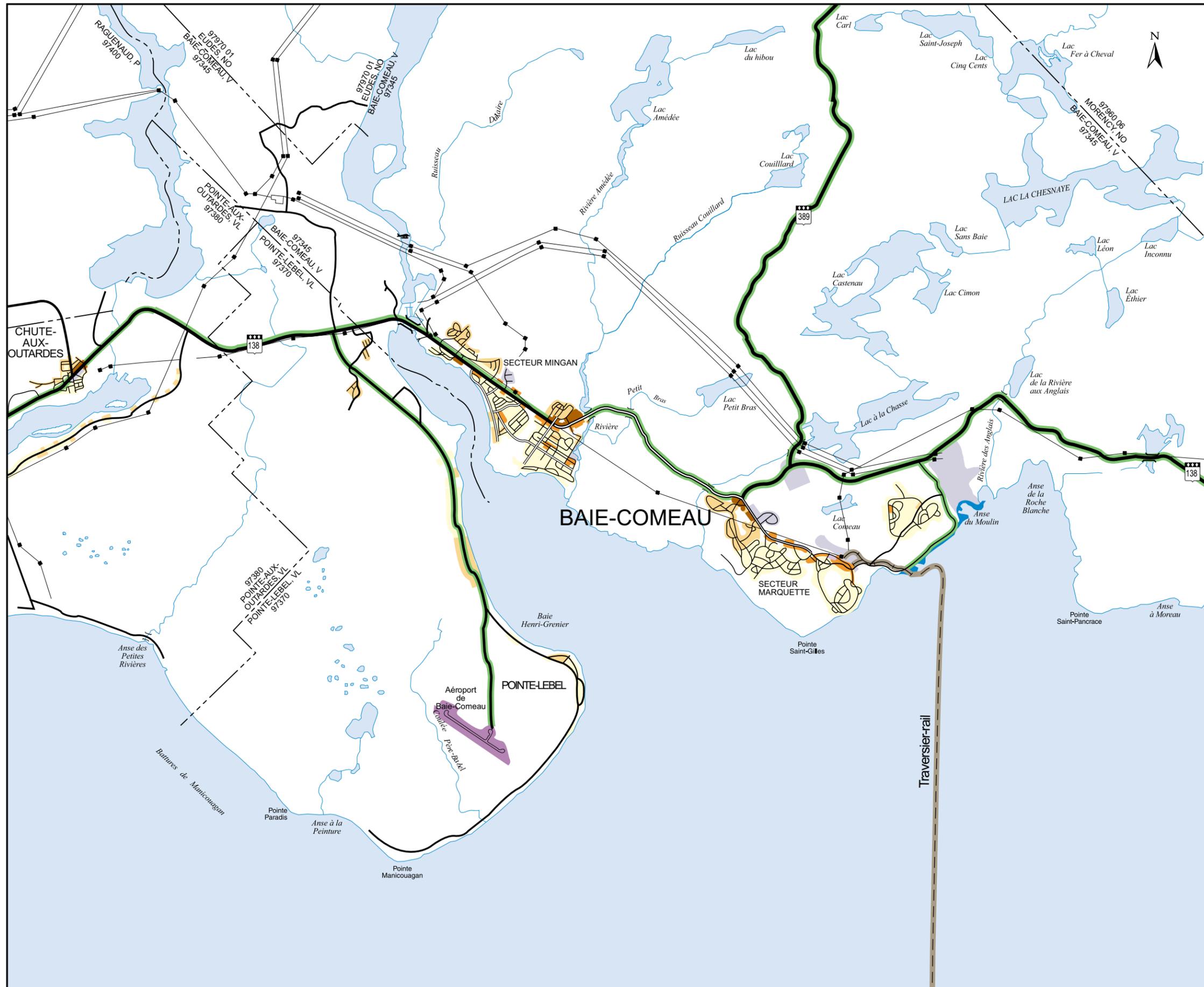
Dans le secteur Mingan, cette route à vocation régionale, sous l'appellation de boulevard Laflèche, est bordée par un grand nombre de commerces dont plusieurs ont été implantés en fonction d'un accès par automobile. Ce qui a eu pour conséquence d'augmenter sensiblement le débit de circulation dans ce 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.

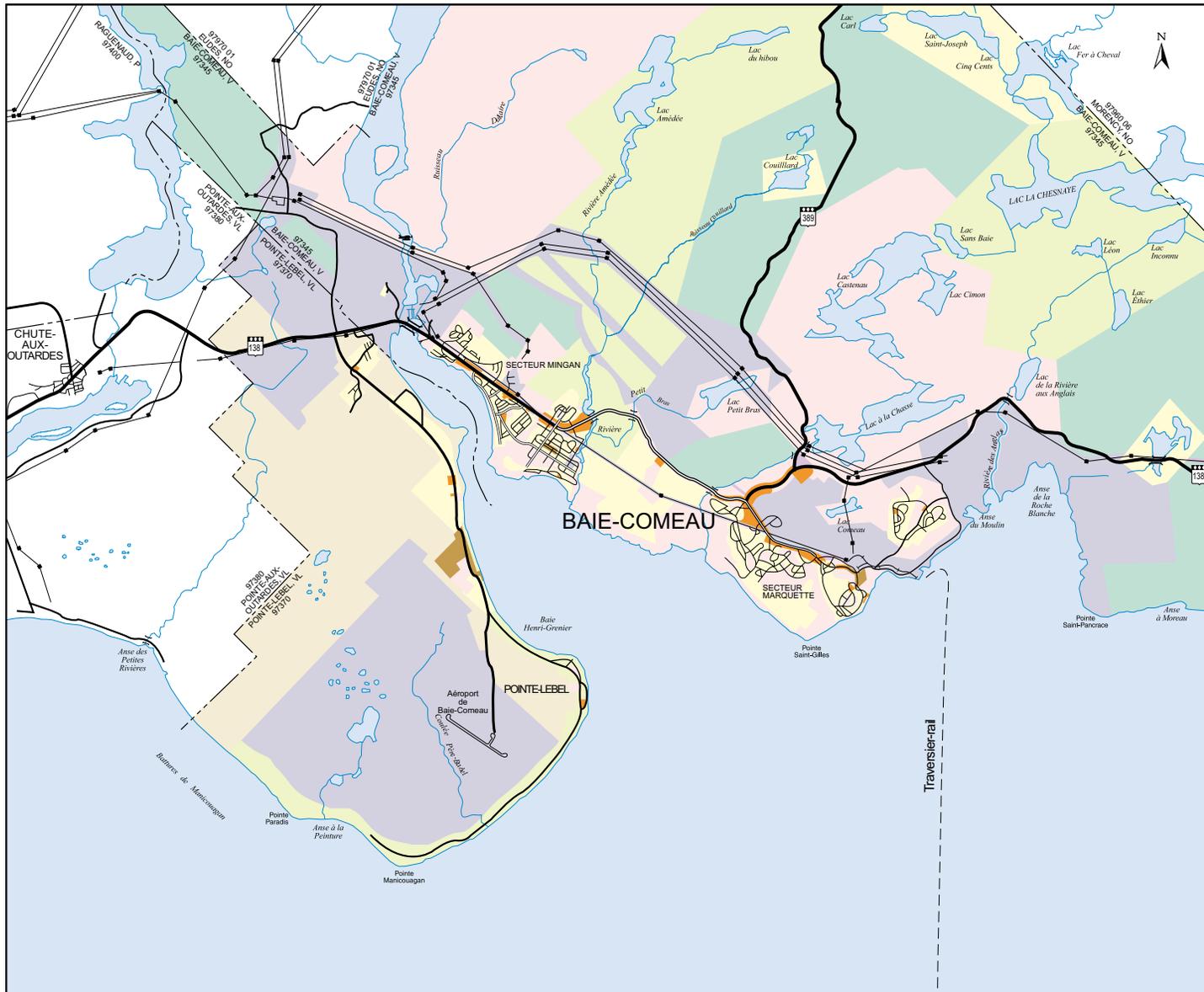
Les améliorations apportées récemment à la route Maritime assure un accès de qualité aux infrastructures portuaires. La géographie des lieux environnant cette route (enclavement entre la mer et des caps rocheux) constitue en quelque sorte une protection naturelle contre l'urbanisation de ses abords avec 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





GRANDES AFFECTATIONS  
DU SOL DE BAIE-COMEAU  
ET POINTE-LEBEL

- Résidentielle
- Commerciale
- Industrielle
- Publique
- Récréation et villégiature
- Richesse naturelle
- Multifonctionnelle et centre-ville
- Agricole et agro-forestier





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 coeur 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<sup>ième</sup> 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 piétons<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> 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<sup>e</sup> 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
<b>DESCRIPTION DU MILIEU</b>	<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.	
<b>DÉFICIENCES ET PROBLÈMES</b>	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**

## Plan de transport de la Côte-Nord

Carte 8

Route 138: Traversée de  
l'agglomération de Baie-Comeau  
(secteur Mingan)

### 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 (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 Parfondeval 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 manoeuvre 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”<sup>11</sup>*

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.

---

<sup>11</sup> 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 urbanisé<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> 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	<b>Tronçon Rues Fafard / Normandie</b> . Péri-urbain à faible densité. Zone mixte : commerces et résidences dispersées. Bâti éloigné côté nord, rapproché côté sud.	<b>Tronçon Rues Normandie / Vanier</b> . Zone à dominance commerciale, avec résidentiel faible et moyenne densités.	<b>Tronçon Rues Vanier / Boul. Bélanger</b> . Secteur commercial (abords sud).	<b>Tronçon Blvds . Bélanger / Blanche</b> . Secteur commercial.	<b>Tronçon Blvd . Blanche / Rue de Bretagne</b> . 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.

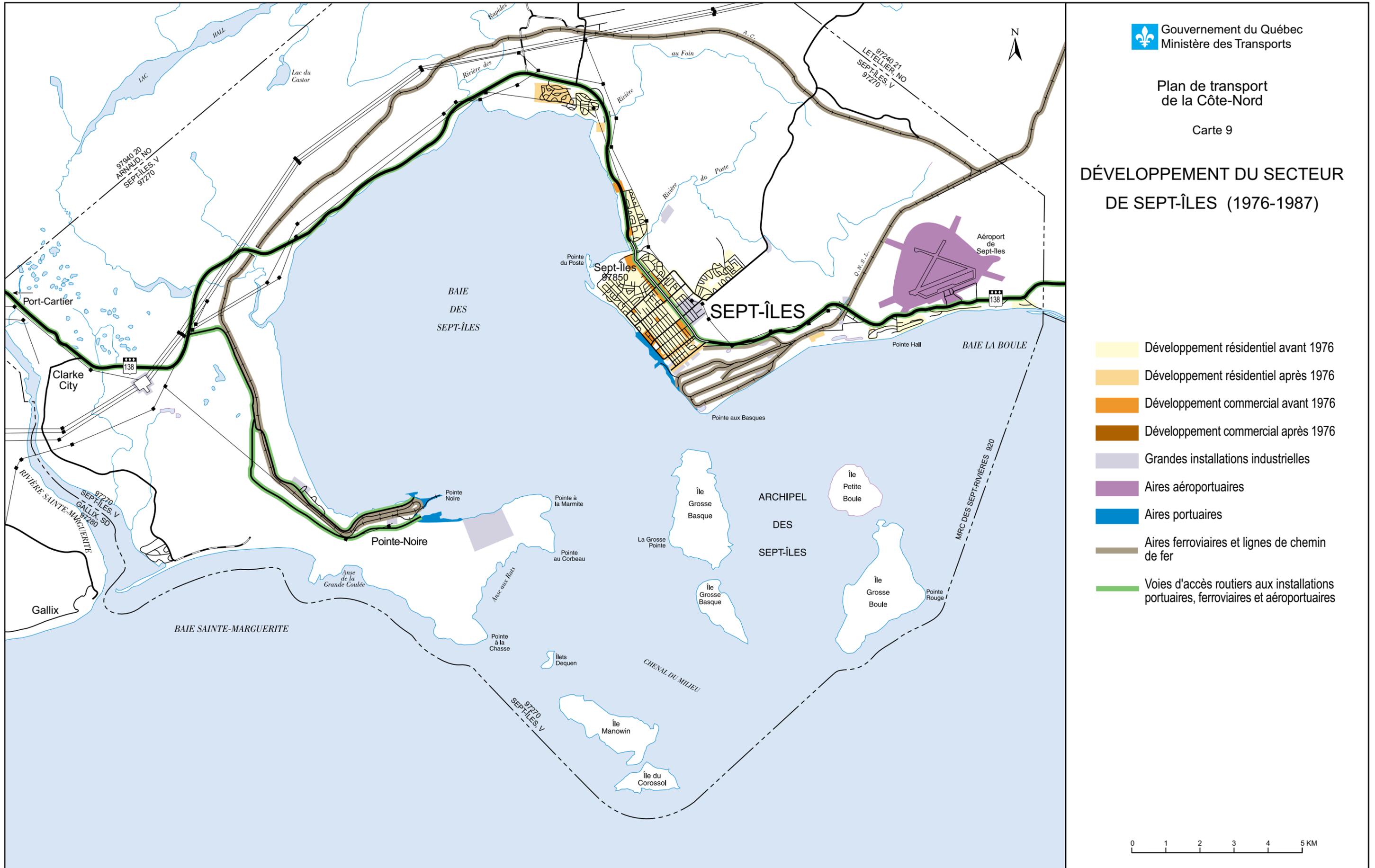
Au niveau des transports, outre des infrastructures portuaires majeures, l'agglomération de Sept-Îles peut compter sur un aéroport moderne localisé à quelques kilomètres seulement du centre-ville. Un réseau ferroviaire implanté en faveur de l'exploitation forestière et minière relie entre eux les deux 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)**



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 carrefours<sup>13</sup> 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

---

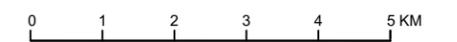
<sup>13</sup> Étude des carrefours Route 138 entre les rues Desmeules et Retty, Gilles Dussault 1996

**CARTE 10 : GRANDES AFFECTATIONS DU SOL DE SEPT-ILES**



LES GRANDES AFFECTATIONS  
DU SOL DE SEPT-ÎLES

- Résidentielle
- Commerciale
- Industrielle
- Publique et Institutionnelle
- Récréation et villégiature
- Récréo-forestière
- Multifonctionnelle
- Autre





**CARTE 11 : ROUTE 138 : TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE SEPT-ILES,  
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 critiques<sup>14</sup>, 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.

---

<sup>14</sup> 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





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.