



*Vers un plan de transport
pour la Côte-Nord*

Proposition de plan de transport

Annexes cartographiques



Plan de transport de la Côte-Nord

PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT

-  Réseau routier principal
-  Desserte maritime
-  Desserte maritime secondaire
-  Desserte aérienne secondaire
-  Chemin de fer

-  Port commercial
-  Aéroport desservi par des vols réguliers





LABRADOR
(TERRE-NEUVE)

Plan de transport de la Côte-Nord

ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT VISÉS DANS LA POLITIQUE DE DÉVOLUTION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Tracé de 1927 du Conseil privé (non définitif)

— Réseau routier principal

 Port

 Aéroport



0 50 100
kilomètres



Plan de transport de la Côte-Nord

LES POINTS NOIRS ROUTIERS 1997-2001 (sites à taux élevé d'accidents)

-  Réseau routier principale
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régional de comté et de la Basse-Côte-Nord



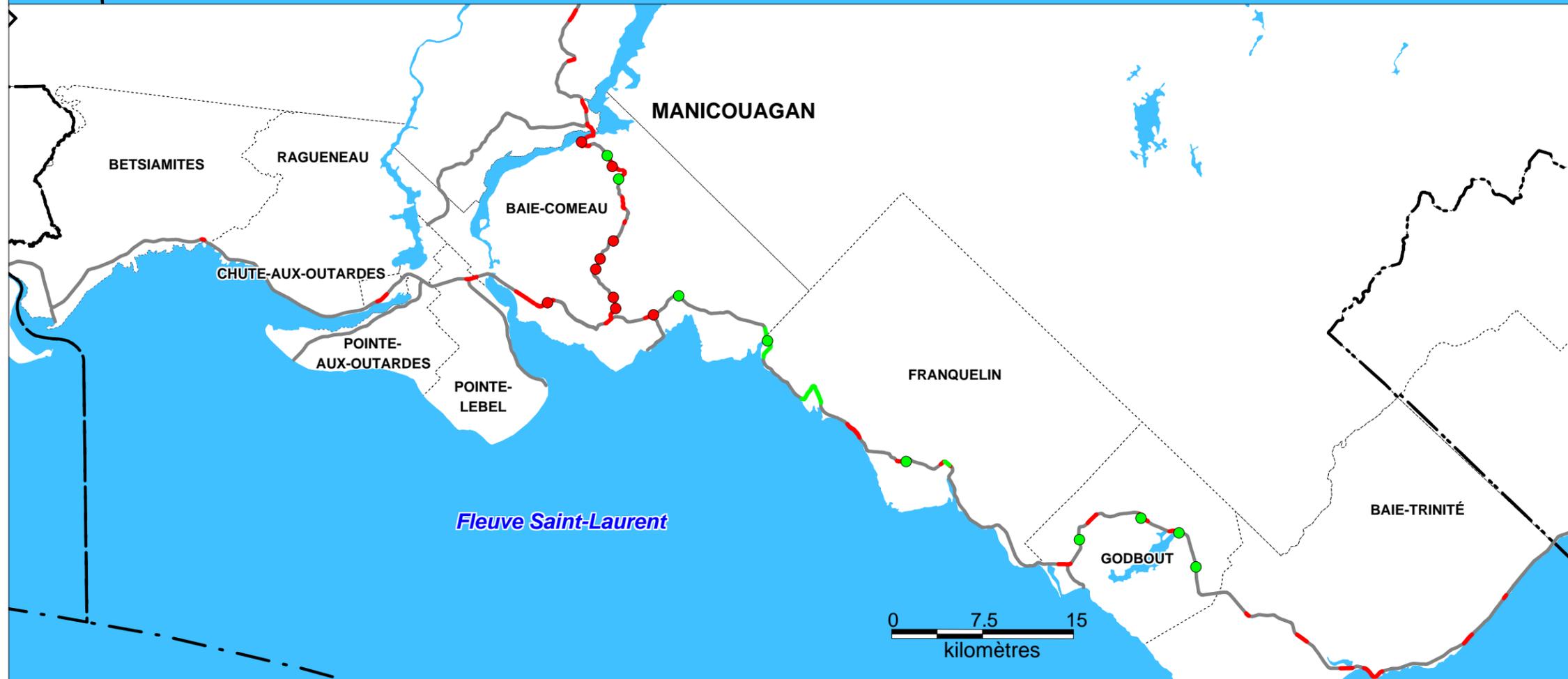
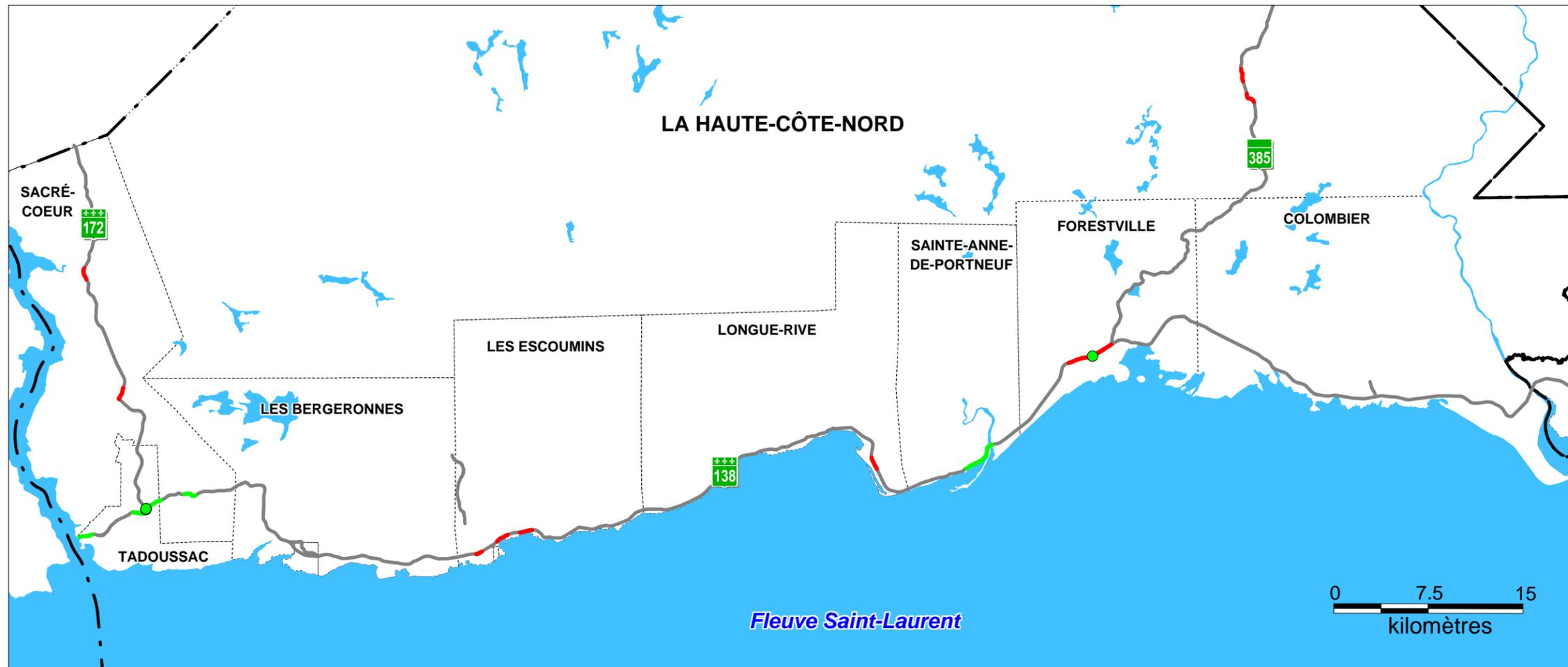
Points noirs (<500 m)

-  À l'étude
-  Intervention planifiée

Sections accidentogènes (>500 m)

-  À l'étude
-  Intervention planifiée

À ce jour, 210 points noirs et sections accidentogènes ont été identifiés. De ceux-ci, 182 sont actuellement à l'étude et 28 sont planifiés et feront l'objet d'une intervention à court terme. De janvier 1996 à novembre 2001, 20 sites accidentogènes ont fait l'objet d'une intervention mineure et 30 ont fait l'objet d'une intervention majeure.





Plan de transport de la Côte-Nord

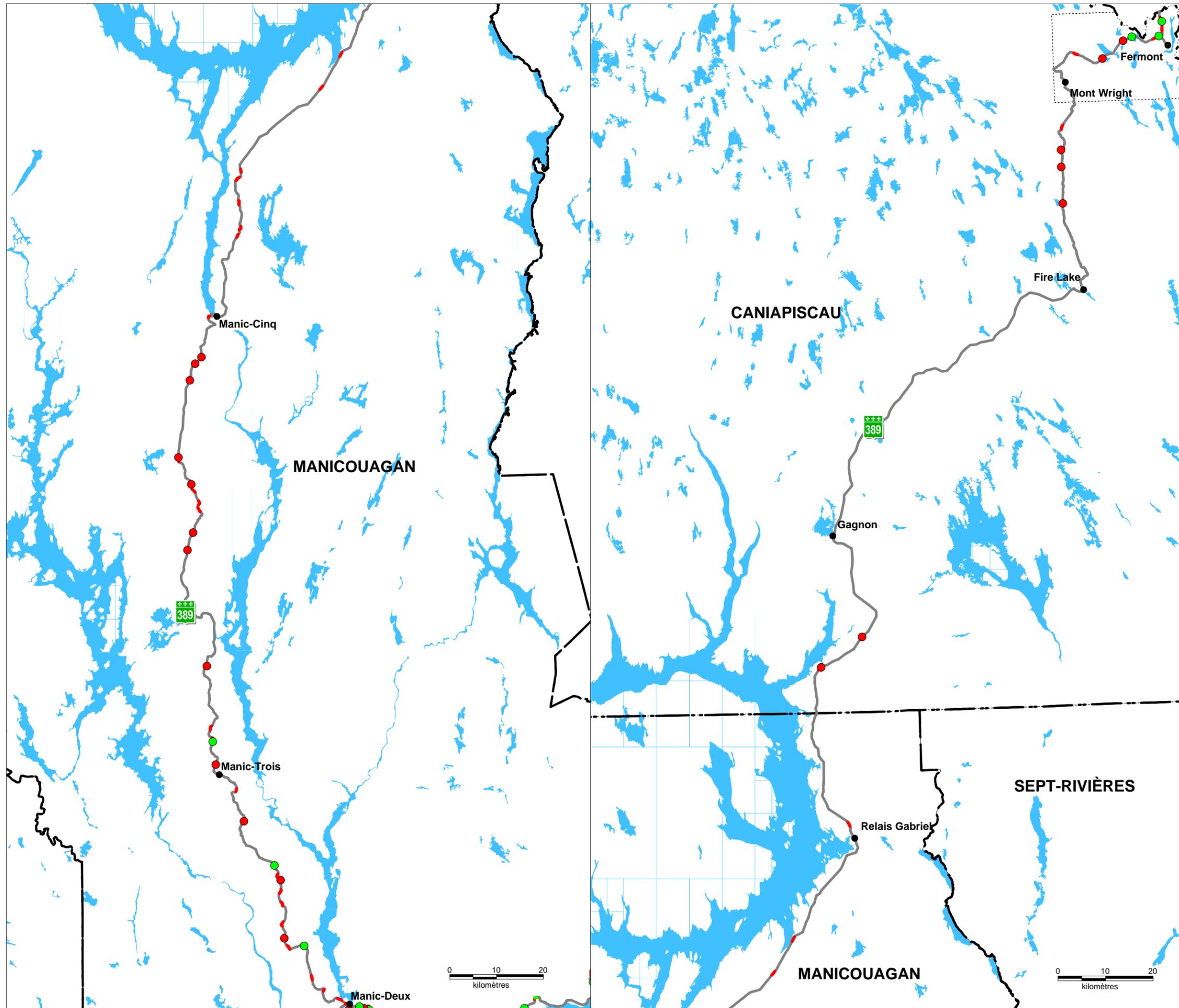
LES POINTS NOIRS ROUTIERS 1997-2001 (sites à taux élevé d'accidents)

-  Réseau routier principale
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régional de comté et de la Basse-Côte-Nord

- Points noirs (<500 m)**
-  À l'étude
 -  Intervention planifiée

- Sections accidentogènes (>500 m)**
-  À l'étude
 -  Intervention planifiée

À ce jour, 210 points noirs et sections accidentogènes ont été identifiés. De ceux-ci, 182 sont actuellement à l'étude et 28 sont planifiés et feront l'objet d'une intervention à court terme. De janvier 1996 à novembre 2001, 20 sites accidentogènes ont fait l'objet d'une intervention mineure et 30 ont fait l'objet d'une intervention majeure.



Plan de transport de la Côte-Nord

LES POINTS NOIRS ROUTIERS 1997-2001 (sites à taux élevé d'accidents)

-  Réseau routier principale
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régional de comté et de la Basse-Côte-Nord

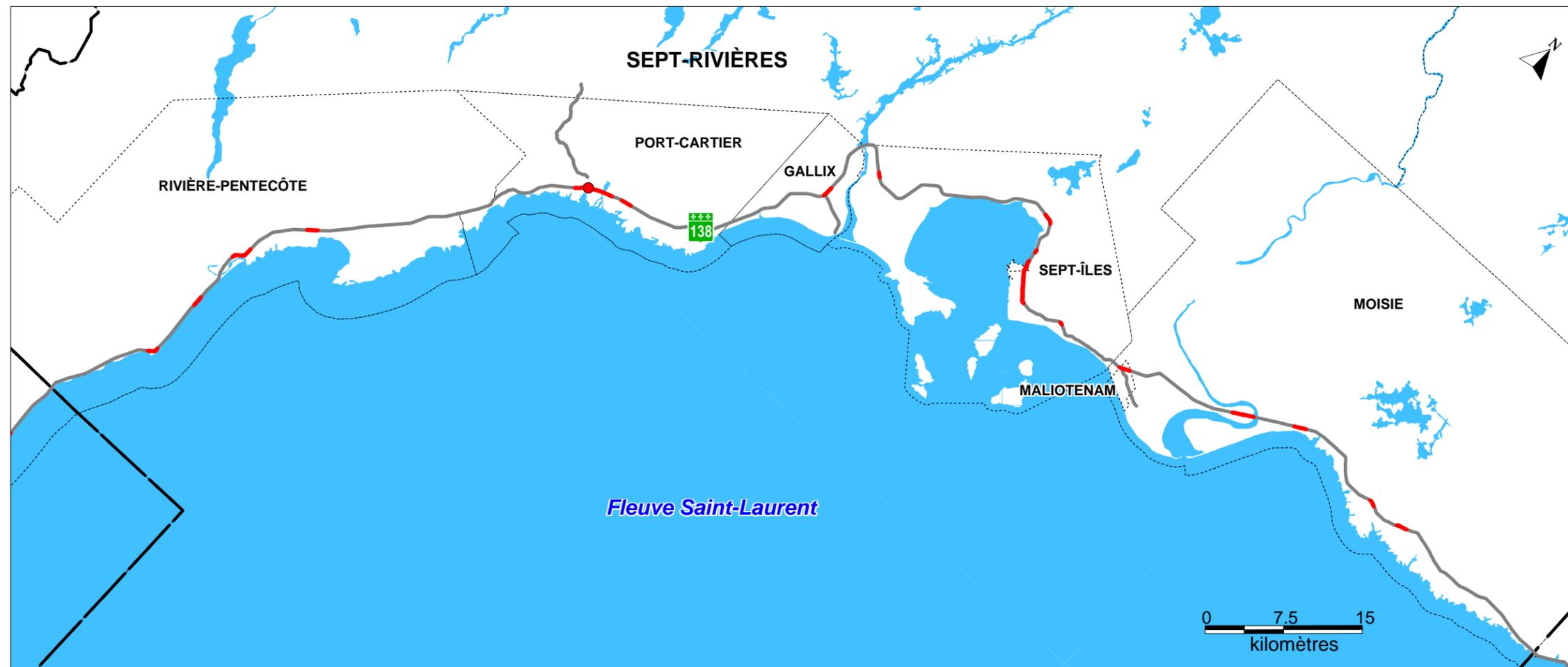
Points noirs (<500 m)

-  À l'étude
-  Intervention planifiée

Sections accidentogènes (>500 m)

-  À l'étude
-  Intervention planifiée

À ce jour, 210 points noirs et sections accidentogènes ont été identifiés. De ceux-ci, 182 sont actuellement à l'étude et 28 sont planifiés et feront l'objet d'une intervention à court terme. De janvier 1996 à novembre 2001, 20 sites accidentogènes ont fait l'objet d'une intervention mineure et 30 ont fait l'objet d'une intervention majeure.





Plan de transport de la Côte-Nord

LES POINTS NOIRS ROUTIERS 1997-2001 (sites à taux élevé d'accidents)

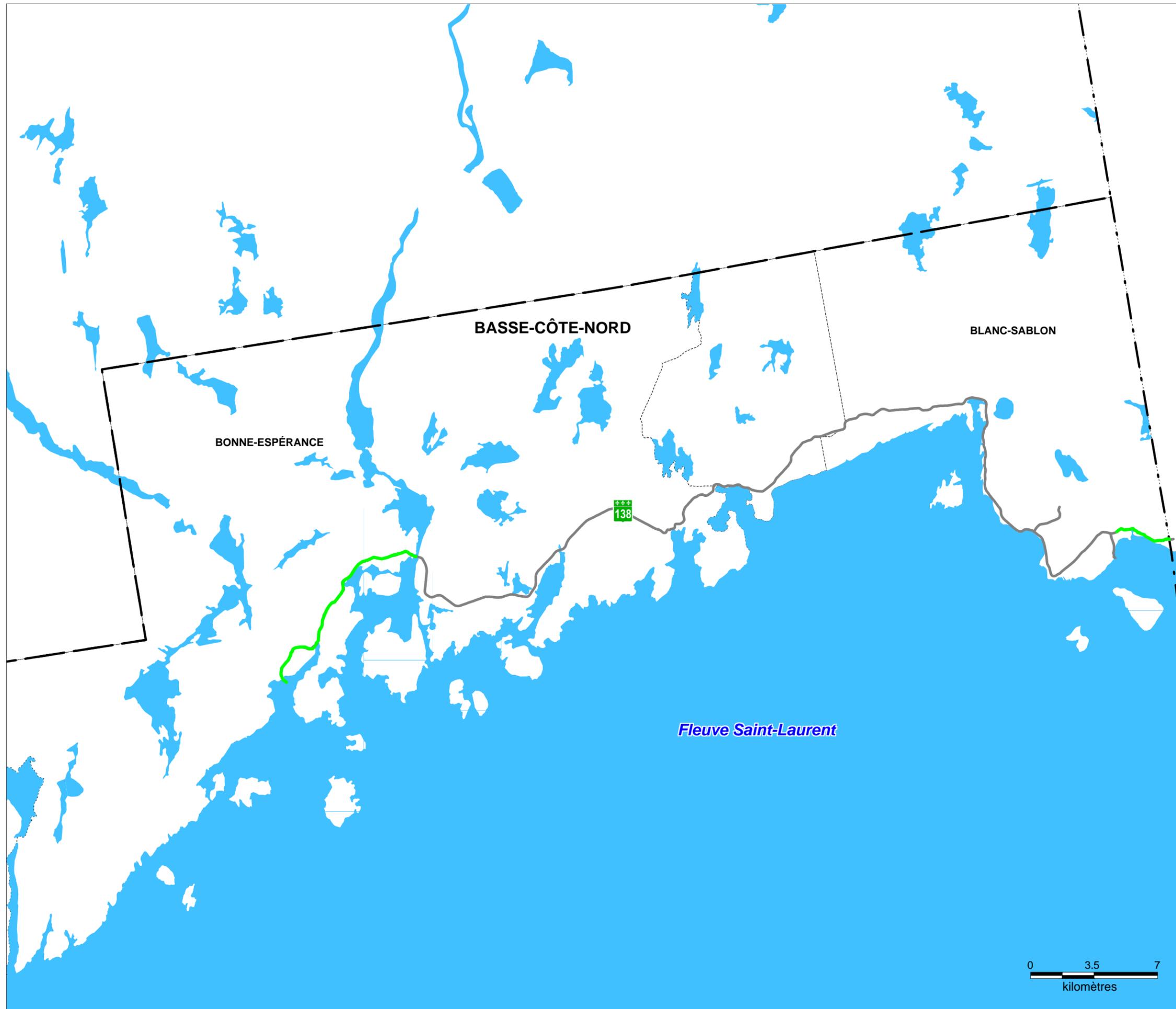
- Réseau routier principale
- Limite de municipalité
- - - Limite de municipalité régional
de comté et de la Basse-Côte-Nord

Points noirs (<500 m)

- À l'étude
- Intervention planifiée

Sections accidentogènes (>500 m)

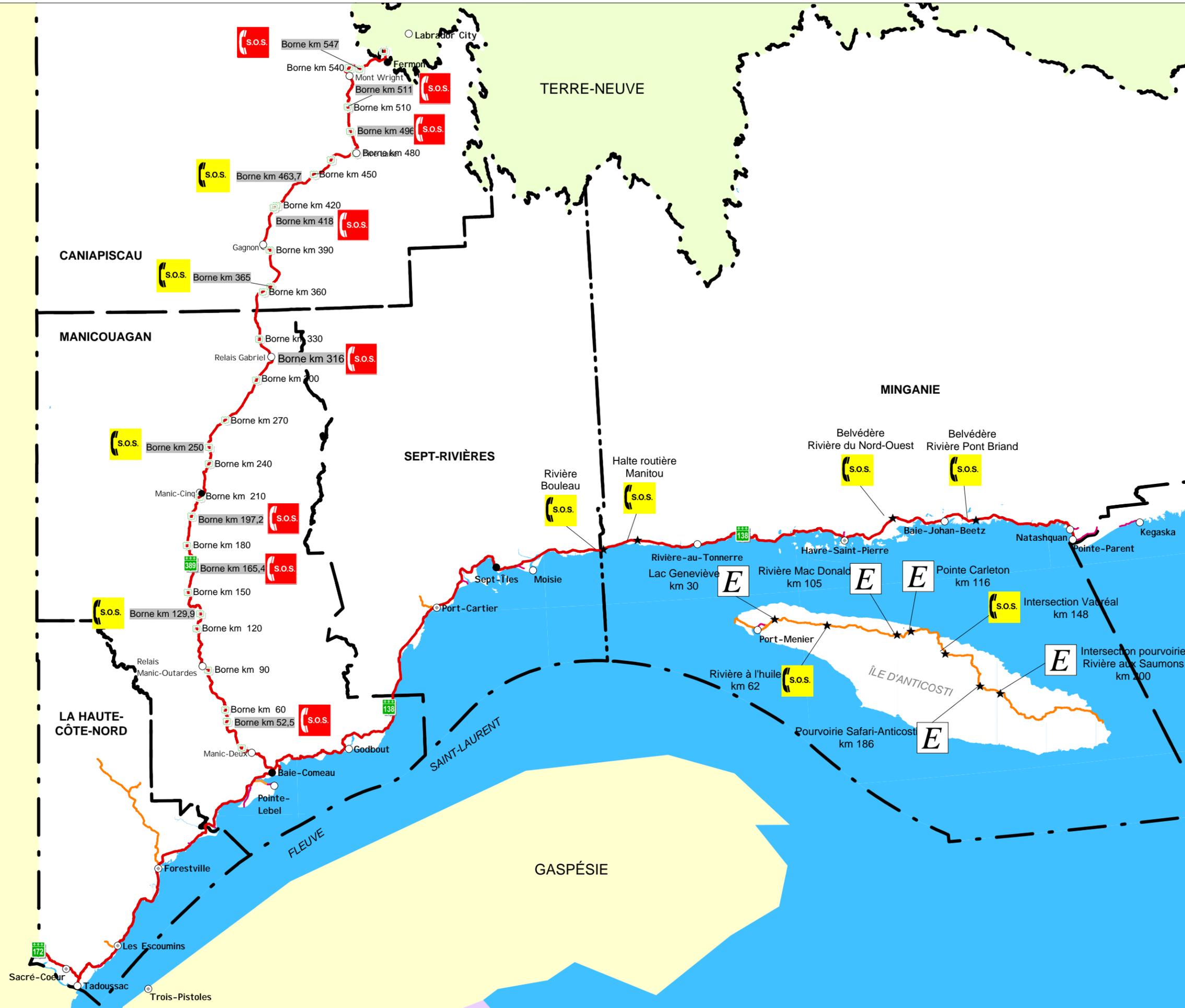
- À l'étude
- Intervention planifiée



À ce jour, 210 points noirs et sections accidentogènes ont été identifiés. De ceux-ci, 182 sont actuellement à l'étude et 28 sont planifiés et feront l'objet d'une intervention à court terme. De janvier 1996 à novembre 2001, 20 sites accidentogènes ont fait l'objet d'une intervention mineure et 30 ont fait l'objet d'une intervention majeure.

Plan de transport de la Côte-Nord

TÉLÉPHONE DE SECOURS



- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route d'accès aux ressources
- Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
- S.O.S. Téléphone de secours existant
- S.O.S. Téléphone de secours à prévoir
- E Entente à prévoir avec les pourvoiries ou la SEPAQ pour accès à leur téléphone

Plan de transport de la Côte-Nord

TADOUSSAC

FLUIDITÉ

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections
-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

TADOUSSAC

0 km

ZONE URBAINE

1 km

2 km

91-011

3 km



4 km

5 km



6 km

Projet BC - D

Sur le secteur à l'étude (7,4 km), le pourcentage de longueur permettant le dépassement est de 60 % et plus dans les 2 directions (60% en direction est, et 73 % en direction ouest)

TADOUSSAC

91-020



0 km



1 km

Projet BC - D

Sur le secteur à l'étude (7,4 km), le pourcentage de longueur permettant le dépassement est de 60 % et plus dans les 2 directions (60% en direction est, et 73 % en direction ouest)

Plan de transport de la Côte-Nord

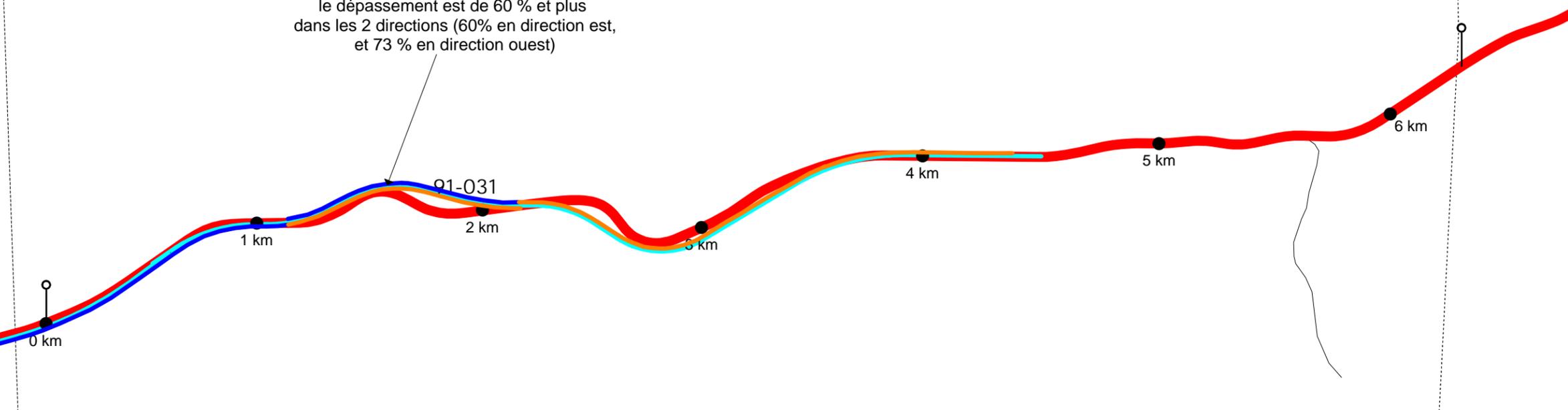
SACRÉ-COEUR ET LES BERGERONNES

FLUIDITÉ

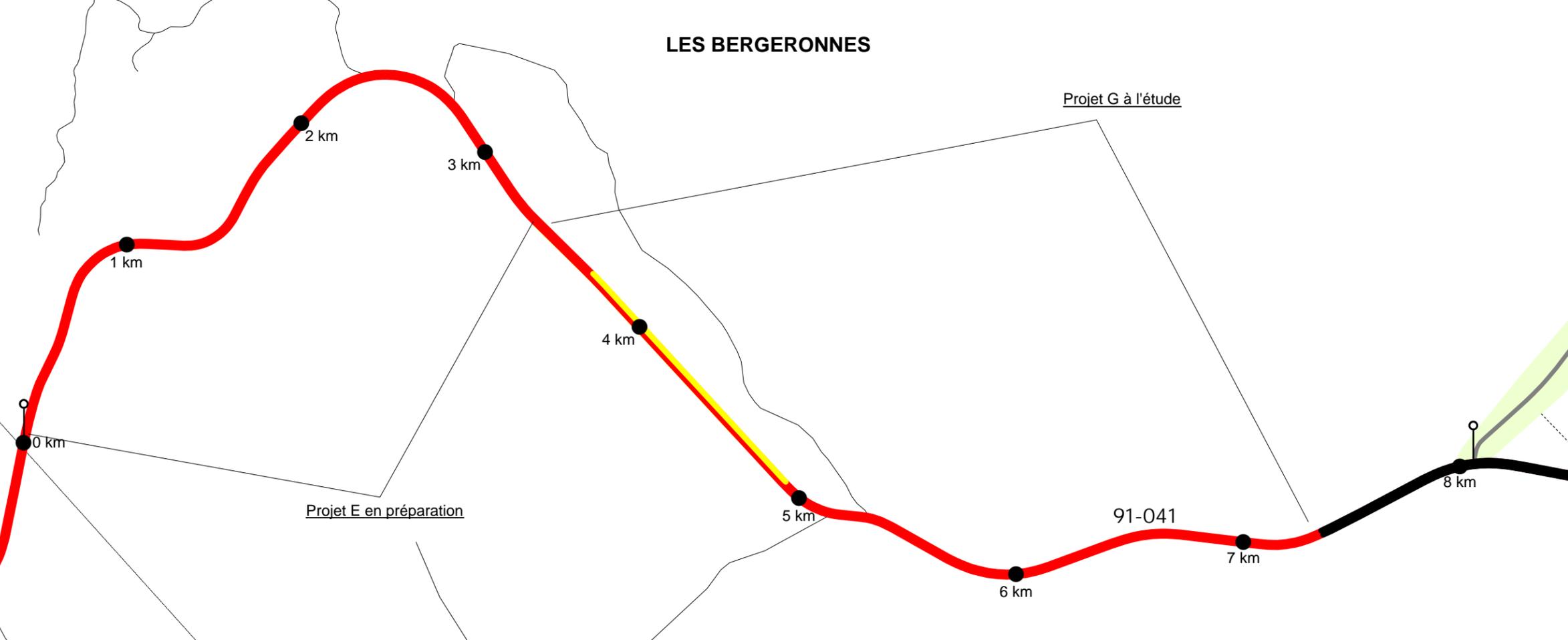
-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections
-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

SACRÉ-COEUR

Projet BC - D
 Sur le secteur à l'étude (7,4 km),
 le pourcentage de longueur permettant
 le dépassement est de 60 % et plus
 dans les 2 directions (60% en direction est,
 et 73 % en direction ouest)



LES BERGERONNES



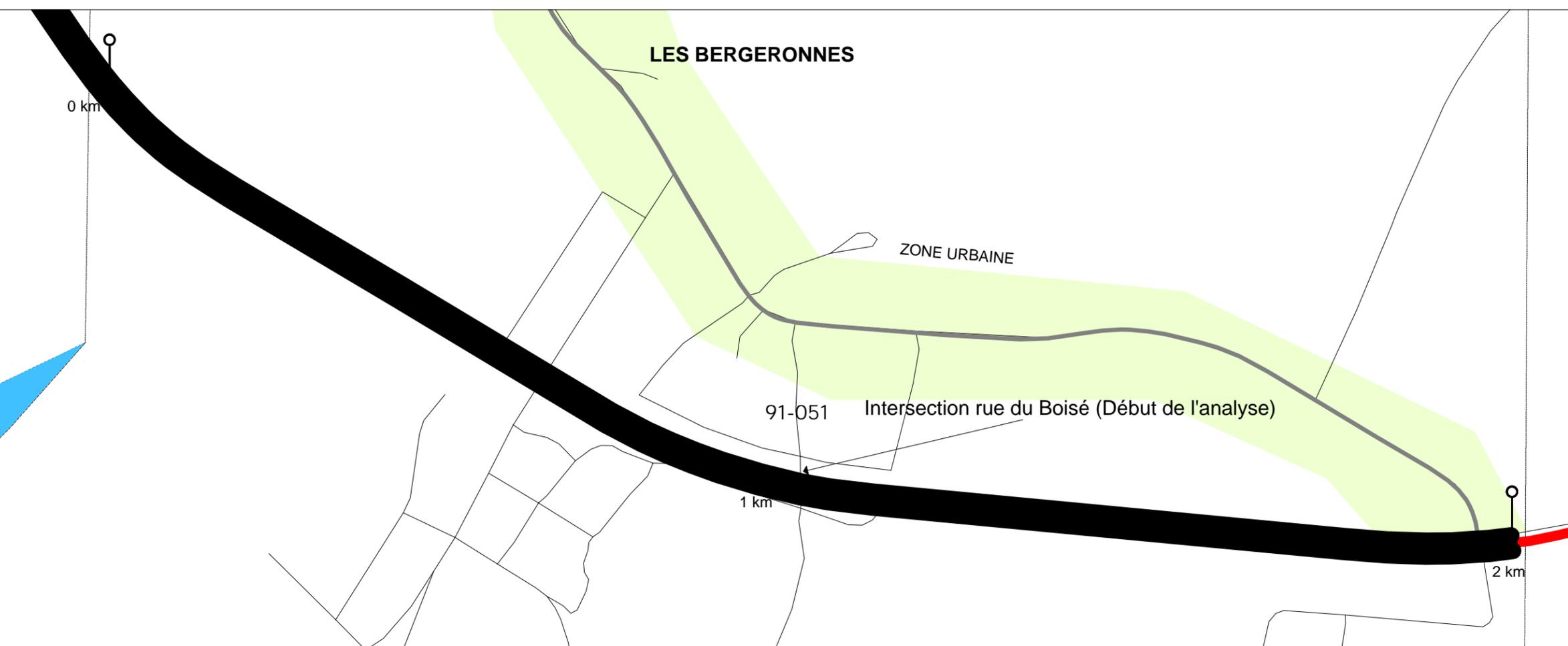
Plan de transport de la Côte-Nord

LES BERGERONNES

FLUIDITÉ

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections

-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

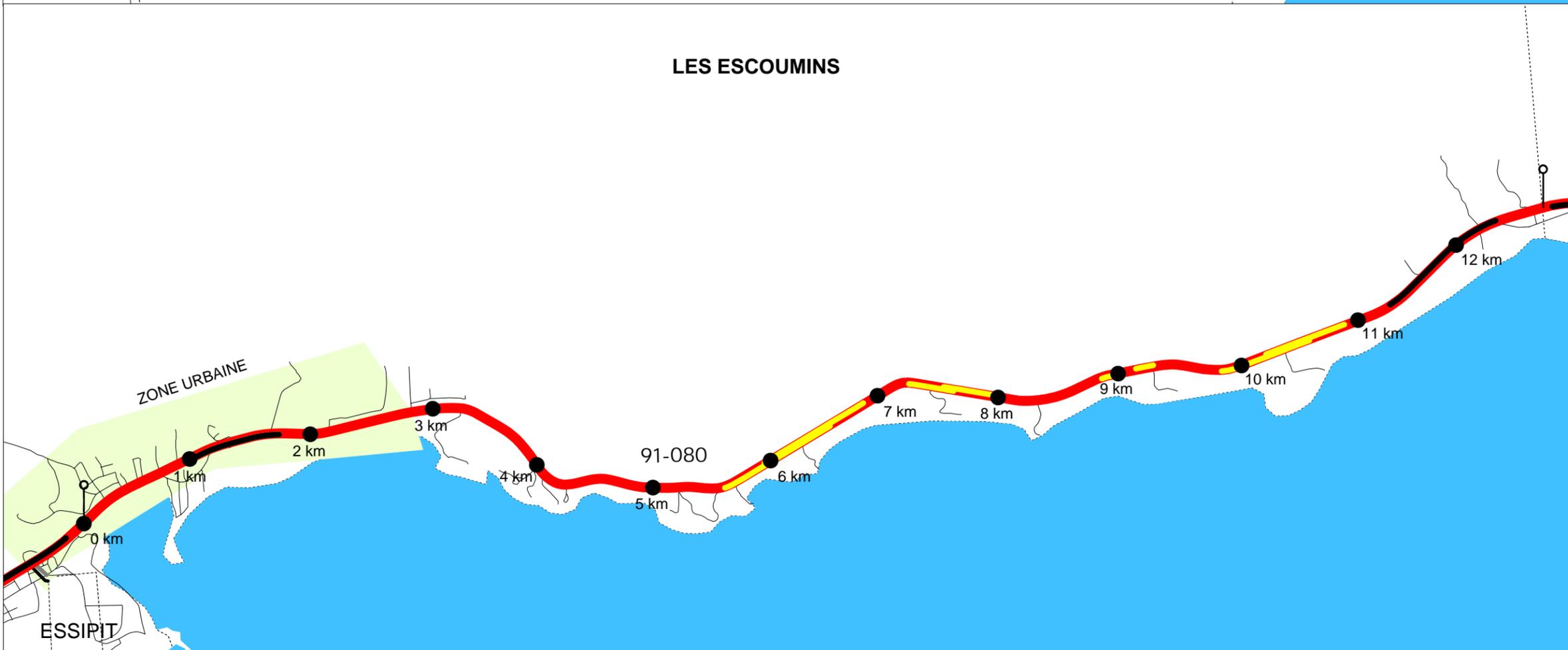
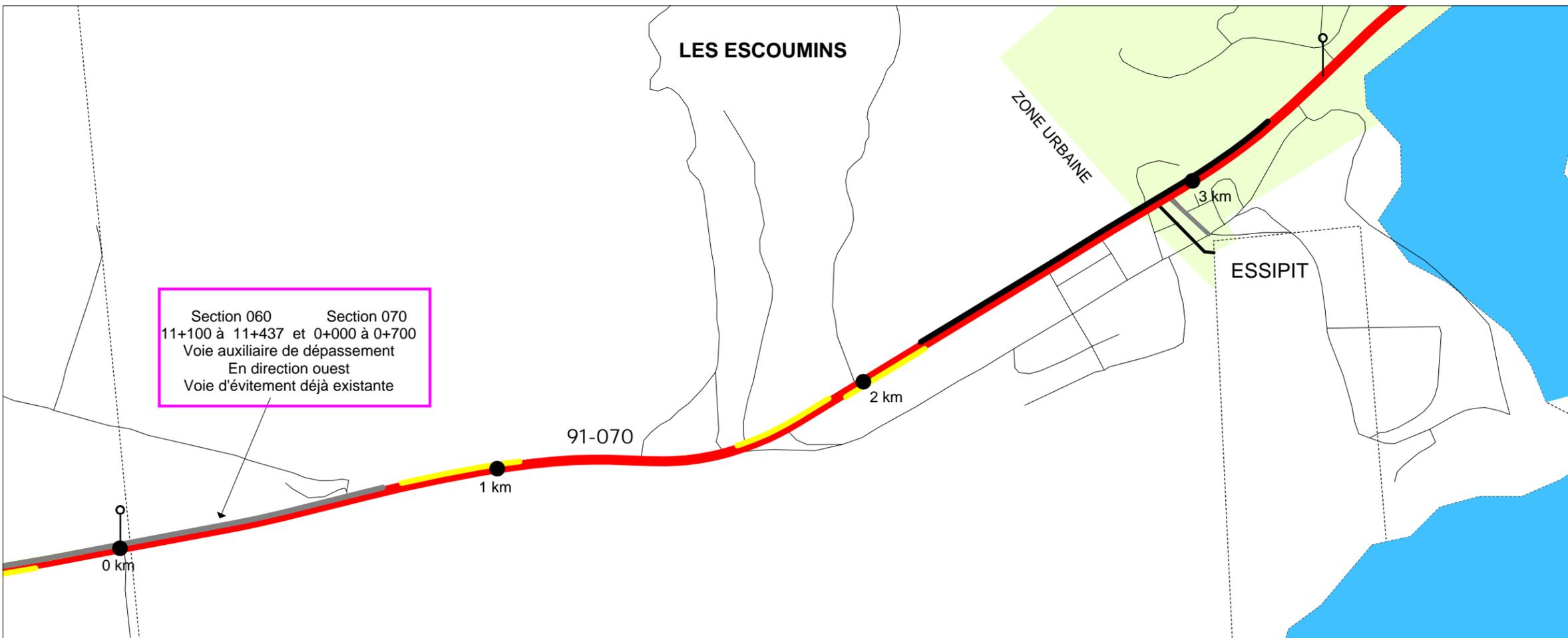


Plan de transport de la Côte-Nord

LES ESCOUMINS

FLUIDITÉ

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections
-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

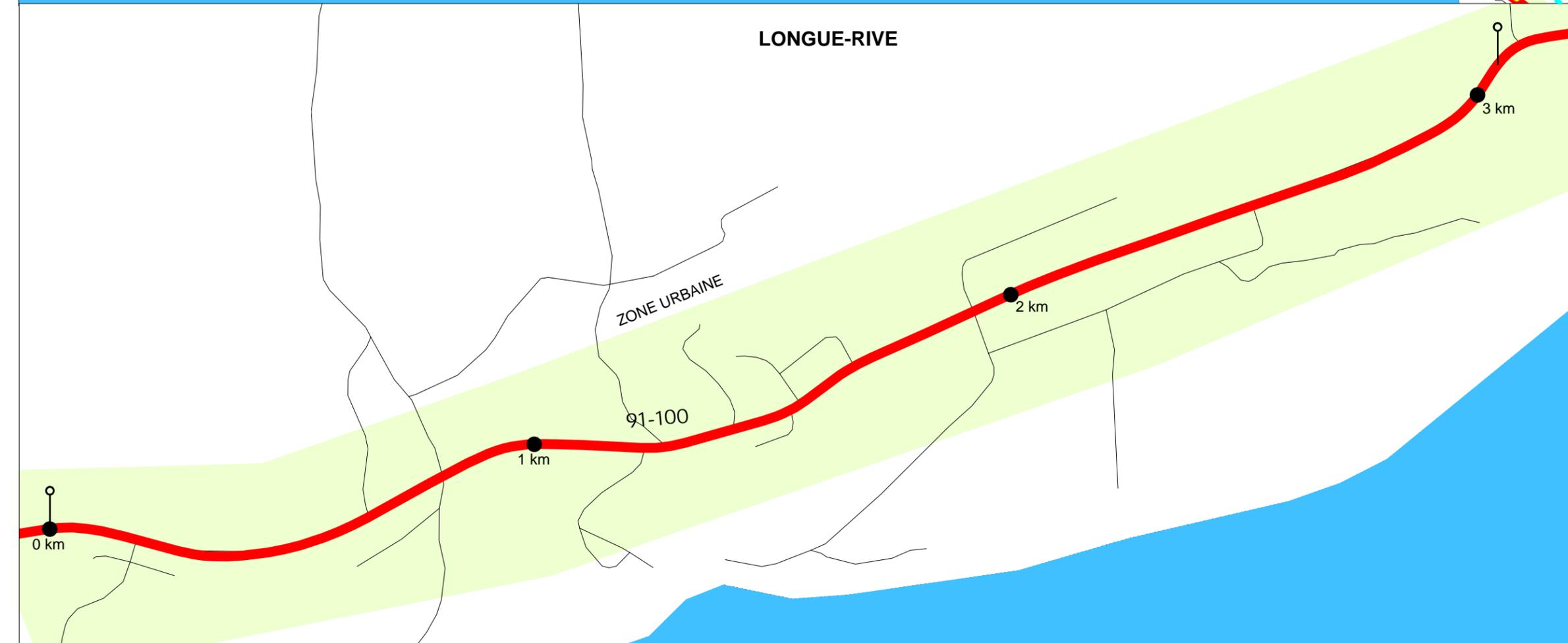
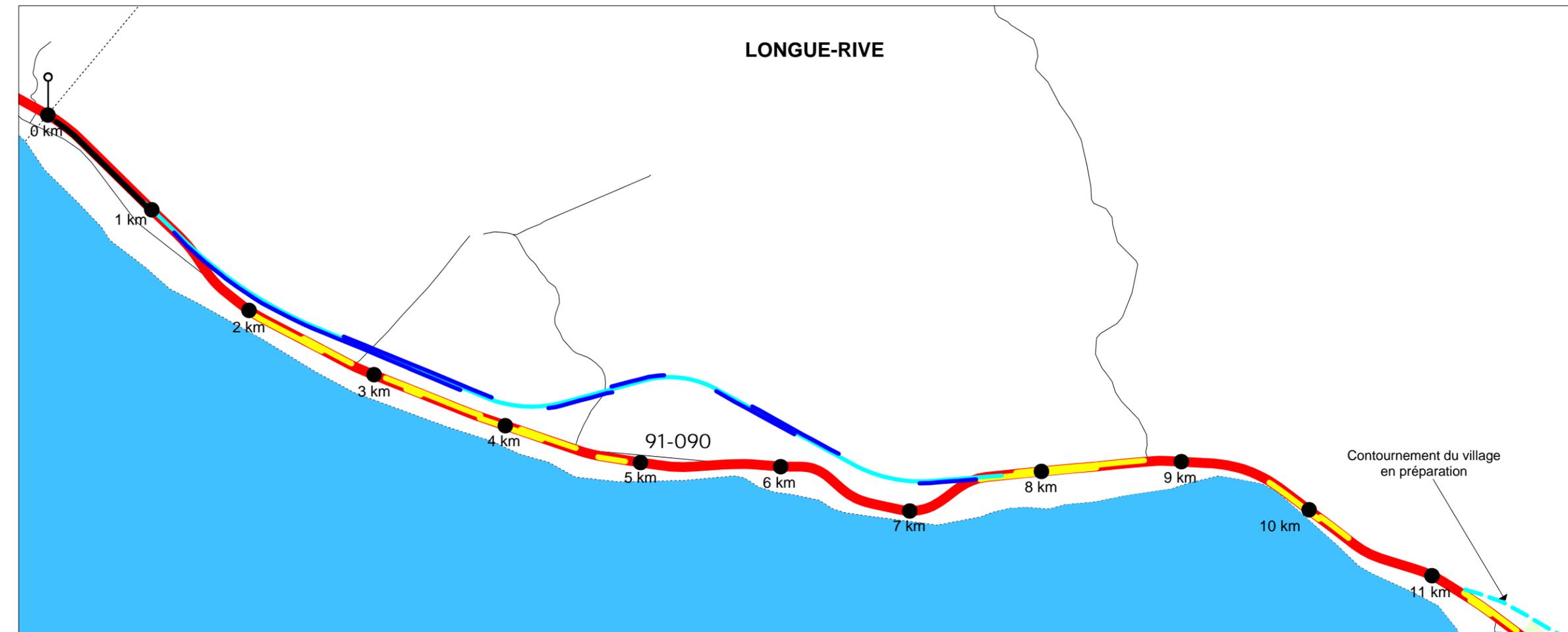


Plan de transport de la Côte-Nord

LONGUE-RIVE

FLUIDITÉ

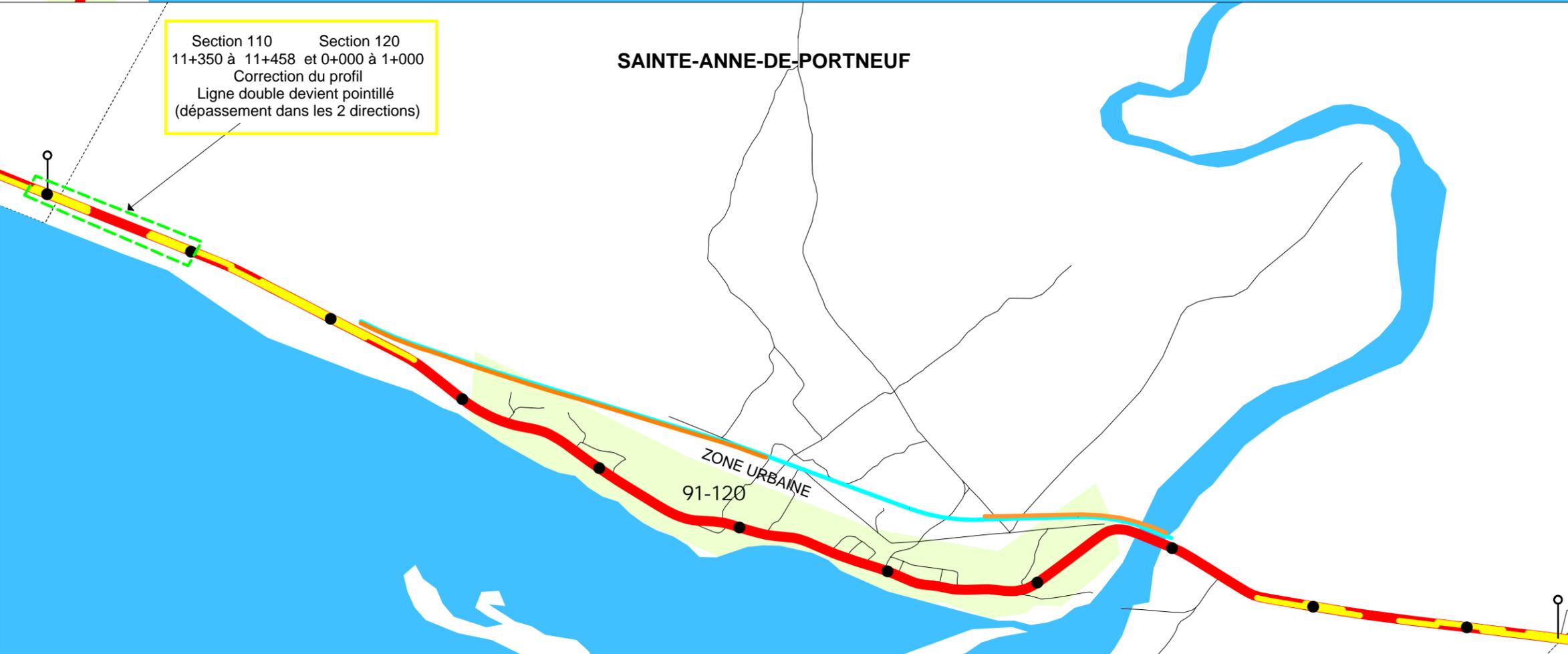
-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections
-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire



Plan de transport de la Côte-Nord ET SAINTE-ANNE-DE PORTNEUF FLUIDITÉ

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections

-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire



FORESTVILLE

PRIORITÉ 2

5+398 à 5+798
Allonger la voie lente existante
de 400 mètres

Plan de transport de la Côte-Nord

FORESTVILLE

FLUIDITÉ

- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire
- Tracé de la route projeté
- Limite de municipalité
- Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
- Début et fin des sections

- Interdiction de dépasser
- Voie de dépassement existante
- Voie auxiliaire existante
- Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
- Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
- Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
- Correction du profil
- Prioritaire
- Moyennement prioritaire

91-132

0 km

1 km

2 km

3 km

4 km

5 km

6 km

FORESTVILLE

91-161

1 km

0 km

ZONE URBAINE

FORESTVILLE

Plan de transport de la Côte-Nord

FORESTVILLE

FLUIDITÉ

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections

-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

ZONE URBAINE

91-181

0 km

1 km

FORESTVILLE

PRIORITÉ 3

4+200 à 4+900
 Correction du profil
 Ligne double ou dépassement dans un sens
 devient pointillée sur toute sa longueur
 dépassement possible dans les 2 directions

6 km

7 km

8 km

5 km

4 km

1 km

2 km

3 km

92-190

0 km

Plan de transport de la Côte-Nord

COLOMBIER

FLUIDITÉ

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections
-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

COLOMBIER

PRIORITÉ 10

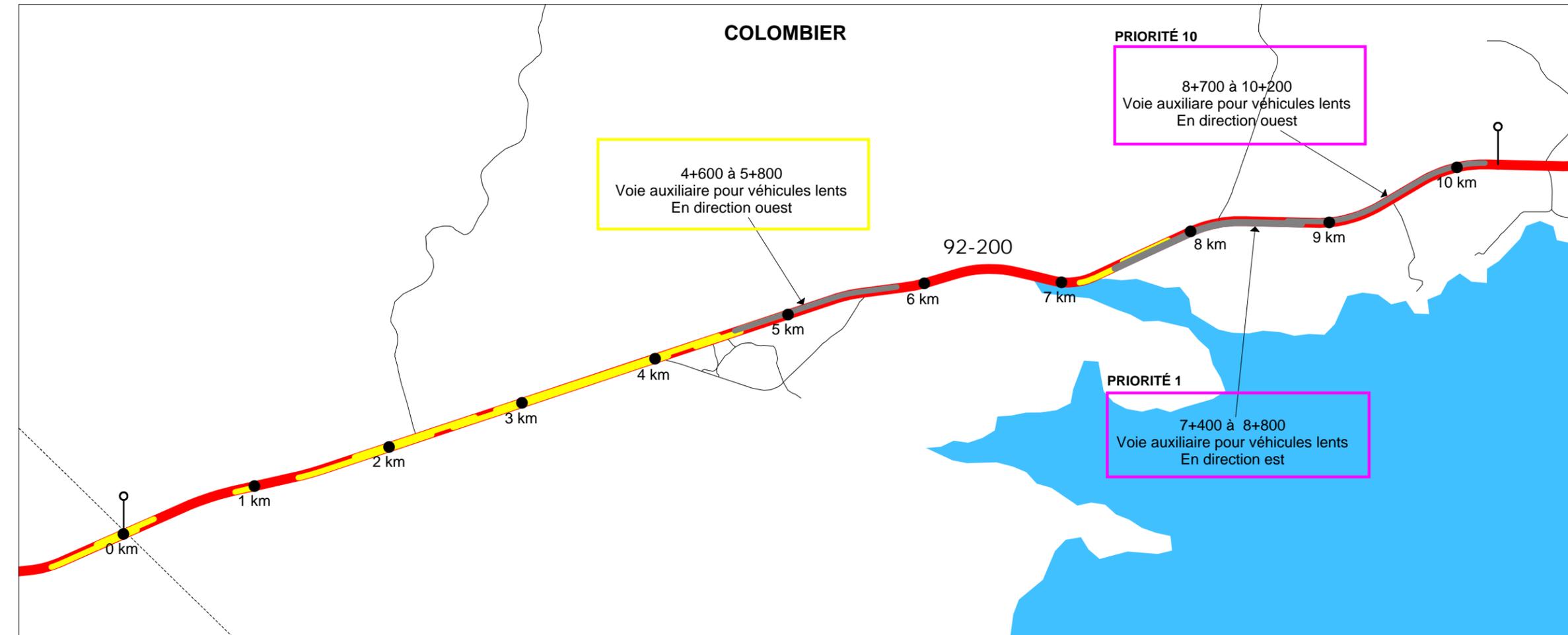
8+700 à 10+200
Voie auxiliaire pour véhicules lents
En direction ouest

4+600 à 5+800
Voie auxiliaire pour véhicules lents
En direction ouest

92-200

PRIORITÉ 1

7+400 à 8+800
Voie auxiliaire pour véhicules lents
En direction est



COLOMBIER



**Plan de transport
 de la Côte-Nord
 ET
 BETSIAMITES
 FLUIDITÉ**

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections
-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

COLOMBIER

PRIORITÉ 4

0+500 à 2+175
Voie auxiliaire pour véhicules lents
En direction ouest

PRIORITÉ 9

6+650 à 7+750
Voie auxiliaire pour véhicules lents
En direction ouest
(dont 300 m de biseau d'intersection)

92-220

BETSIAMITES

PRIORITÉ 8

5+860 à 6+400
Correction du profil
Ligne double devient pointillé dans les 2 directions

92-230

Plan de transport de la Côte-Nord

BETSIAMITES ET RAGUENEAU

FLUIDITÉ

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections
-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

BETSIAMITES

PRIORITÉ 5

3+600 à 4+700
Voie auxiliaire de dépassement
En direction ouest
Terrain horizontal

4+670 à 5+500
Voie auxiliaire pour véhicules lents
En direction ouest
Remblai important, terrain argileux
(Ponceau à allonger, poteaux à déplacer)

92-240



RAGUENEAU

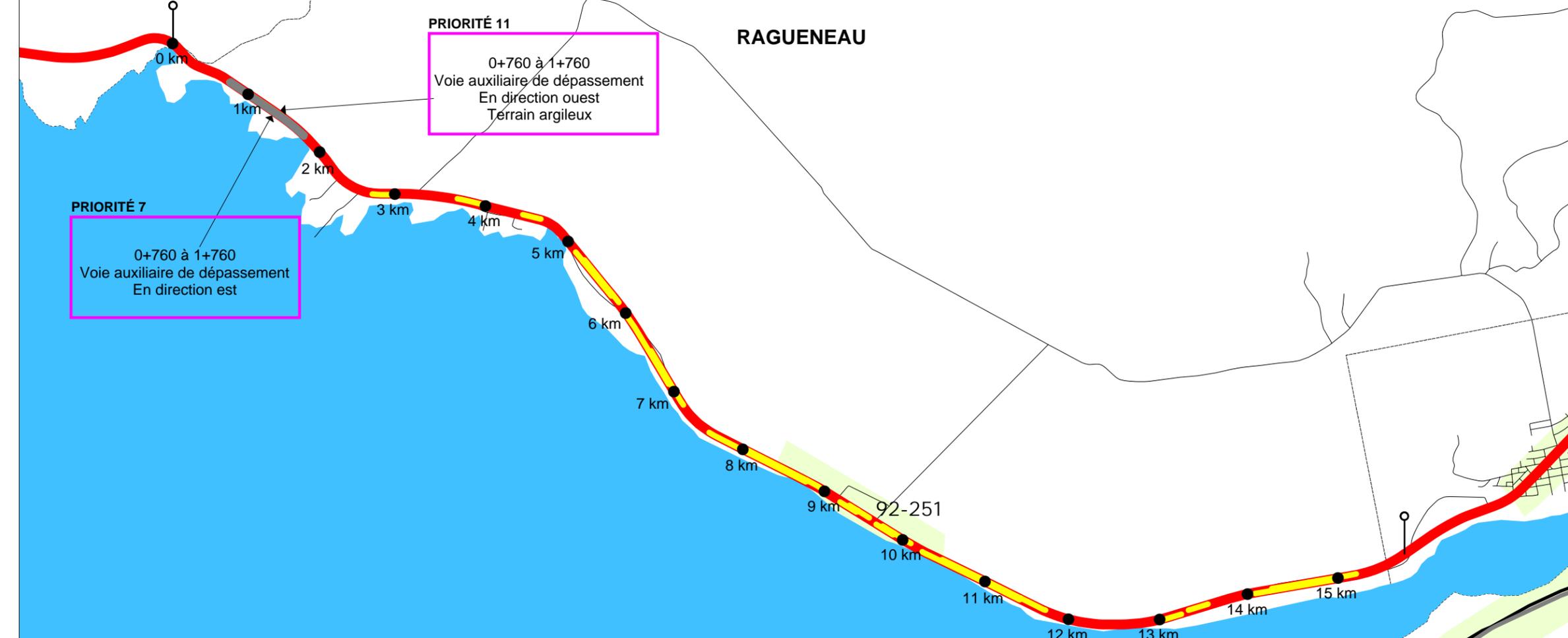
PRIORITÉ 11

0+760 à 1+760
Voie auxiliaire de dépassement
En direction ouest
Terrain argileux

PRIORITÉ 7

0+760 à 1+760
Voie auxiliaire de dépassement
En direction est

92-251



CHUTE-AUX-OUTARDES

Plan de transport de la Côte-Nord ET POINTE-AUX-OUTARDES FLUIDITÉ

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections

-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

0 km

1 km

ZONE URBAINE

92-261

2 km

3 km

POINTE-AUX-OUTARDES

92-271

1 km

0 km

2 km

POINTE-LEBEL

Plan de transport de la Côte-Nord ET BAIE-COMEAU FLUIDITÉ

- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire
- Tracé de la route projeté
- Limite de municipalité
- - Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
- Début et fin des sections
- Interdiction de dépasser
- Voie de dépassement existante
- Voie auxiliaire existante
- Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
- Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
- Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
- Correction du profil
- Prioritaire
- Moyennement prioritaire

92-280

3 km

2 km

1 km

0 km

0+560 à 1+910
Voie auxiliaire de dépassement
En direction est

BAIE-COMEAU

92-291

1 km

0 km

ZONE URBAINE

2 km

4 VOIES

Plan de transport de la Côte-Nord

BAIE-COMEAU ET FRANQUELIN

FLUIDITÉ

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections

-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur tracé de la route projeté
-  Voie de dépassement projetée sur tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

BAIE-COMEAU

PRIORITÉ 9

4+245 à 4+650
 Correction du profil
 Remblai 0 à 2 m
 Ligne double devient pointillée dans les 2 directions

11+270 à 11+870
 Correction du profil
 Remblai 0 à 2,5 m
 Déblai 0 à 2,0 m
 Ligne double devient pointillée dans les 2 directions

FRANQUELIN

PRIORITE 5

14+600 (section 310) à 0+800 (section 320)
 Voie auxiliaire pour véhicules lents
 En direction ouest –
 Coupe de roc sur plus de 600m (~16 000 m³)

PRIORITE 8

3+800 à 4+575
 Voie auxiliaire pour véhicules lents
 En direction ouest
 Correction du profil sur 200 m
 Déblai 0 à 1,5 m

PRIORITE 3

6+500 à 9+500
 Projet de la côte Mistassini
 Voie auxiliaire pour véhicules lents
 En direction est et ouest

11+150 à 12+350
 Voie auxiliaire de dépassement
 En direction est
 Pas de roc
 Peu de remblai
 Peu de déblai

Plan de transport de la Côte-Nord

FRANQUELIN

FLUIDITÉ

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections

-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

FRANQUELIN

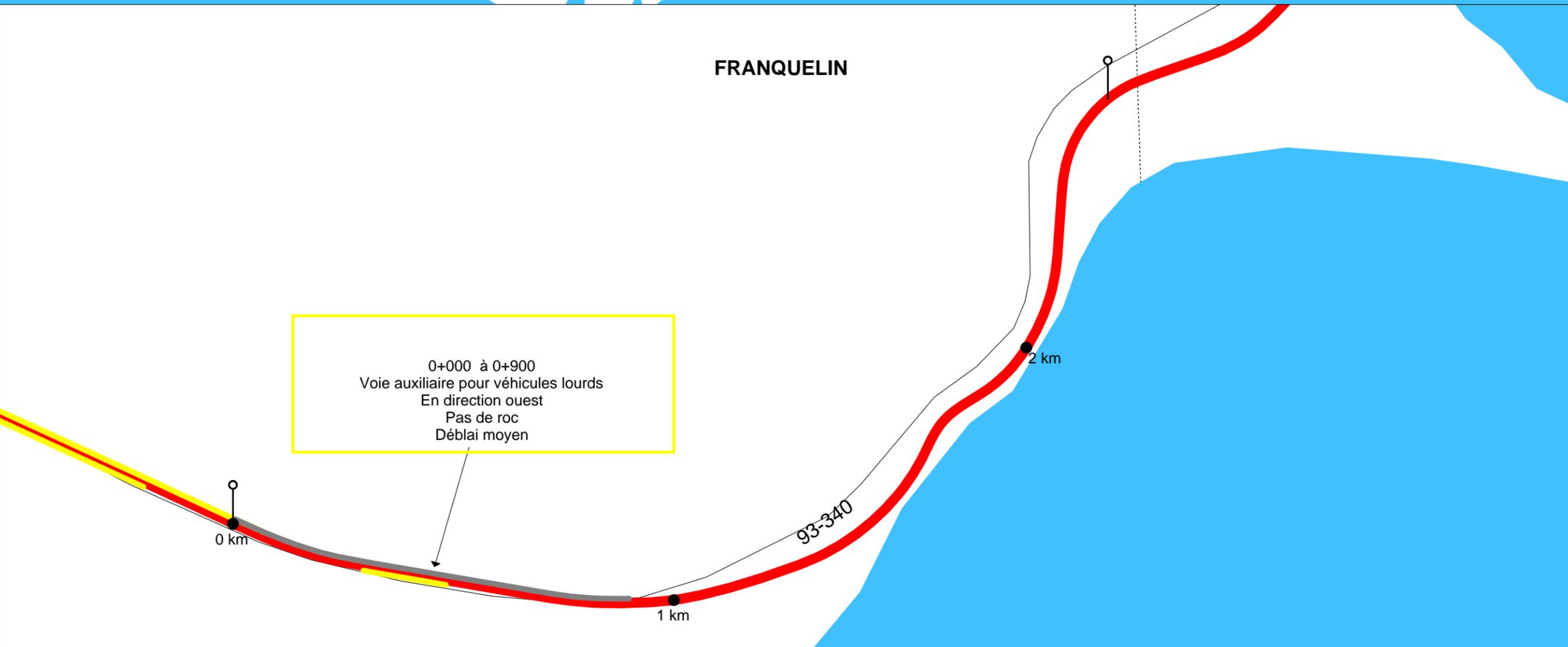
PRIORITE 2

Projet lac Thompson et La Ligne
 Voie auxiliaire pour véhicules lents
 en direction est sur 1,4 km



FRANQUELIN

0+000 à 0+900
 Voie auxiliaire pour véhicules lourds
 En direction ouest
 Pas de roc
 Déblai moyen



Plan de transport de la Côte-Nord

GODBOUT

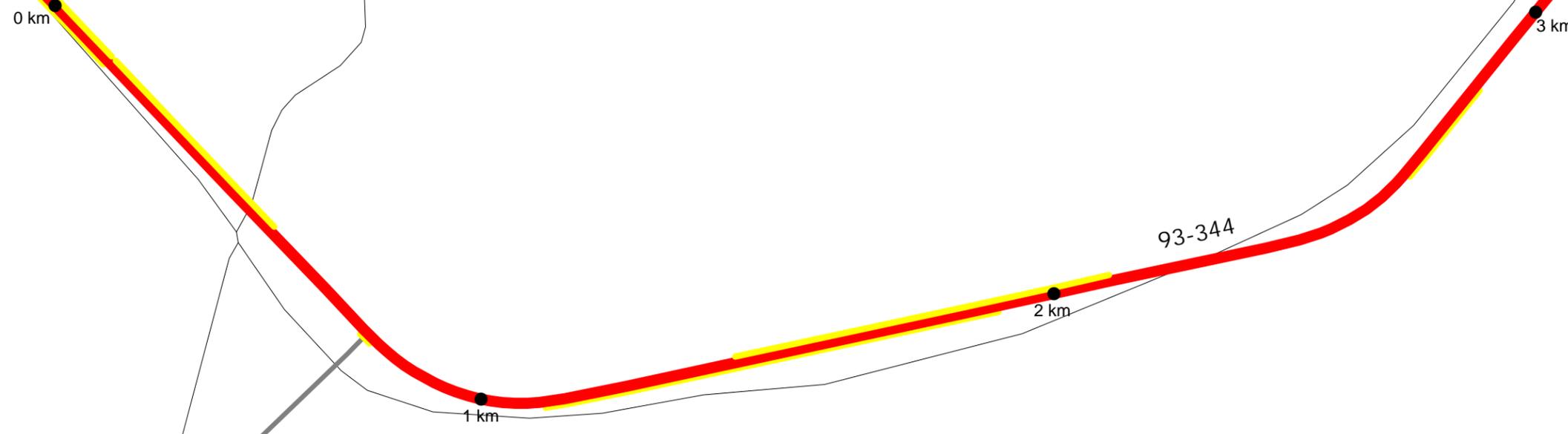
FLUIDITÉ

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections

-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

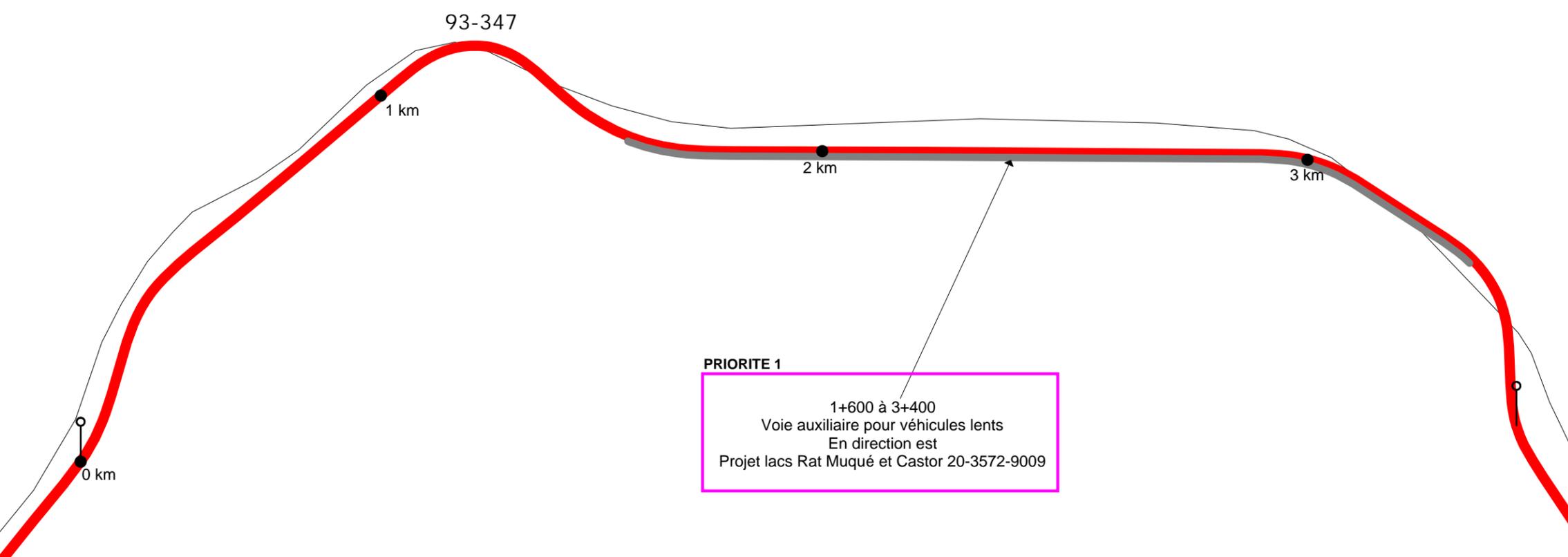
GODBOUT

93-344



GODBOUT

93-347



PRIORITE 1

1+600 à 3+400
 Voie auxiliaire pour véhicules lents
 En direction est
 Projet lacs Rat Muqué et Castor 20-3572-9009

Plan de transport de la Côte-Nord

GODBOUT ET BAIE-TRINITÉ FLUIDITÉ

-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Tracé de la route projeté
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Début et fin des sections
-  Interdiction de dépasser
-  Voie de dépassement existante
-  Voie auxiliaire existante
-  Voie auxiliaire projetée en direction est et ouest
-  Voie auxiliaire projetée sur le tracé de la route projeté
-  Zone permettant le dépassement sur le tracé de la route projeté
-  Correction du profil
-  Prioritaire
-  Moyennement prioritaire

GODBOUT

PRIORITE 10

2+000 à 2+800
Voie auxiliaire de dépassement
En direction ouest
Remblai moyen de 1,5 m

PRIORITE 4

8+450 à 11+200
Voie auxiliaire pour véhicules lents
En direction ouest
Projet côte Micro-ondes 20-3572-8803
Correction du profil

PRIORITE 7

11+200 à 12+000
Voie auxiliaire pour véhicules lents
En direction est
Correction du profil sur 300 m
Remblai moyen 1,5 m

BAIE-TRINITÉ

PRIORITE 6

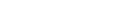
0+650 à 1+950
Voie auxiliaire pour véhicules lents
En direction ouest
Remblai moyen de 1,5 m

ZONE
URBAINE

Plan de transport de la Côte-Nord

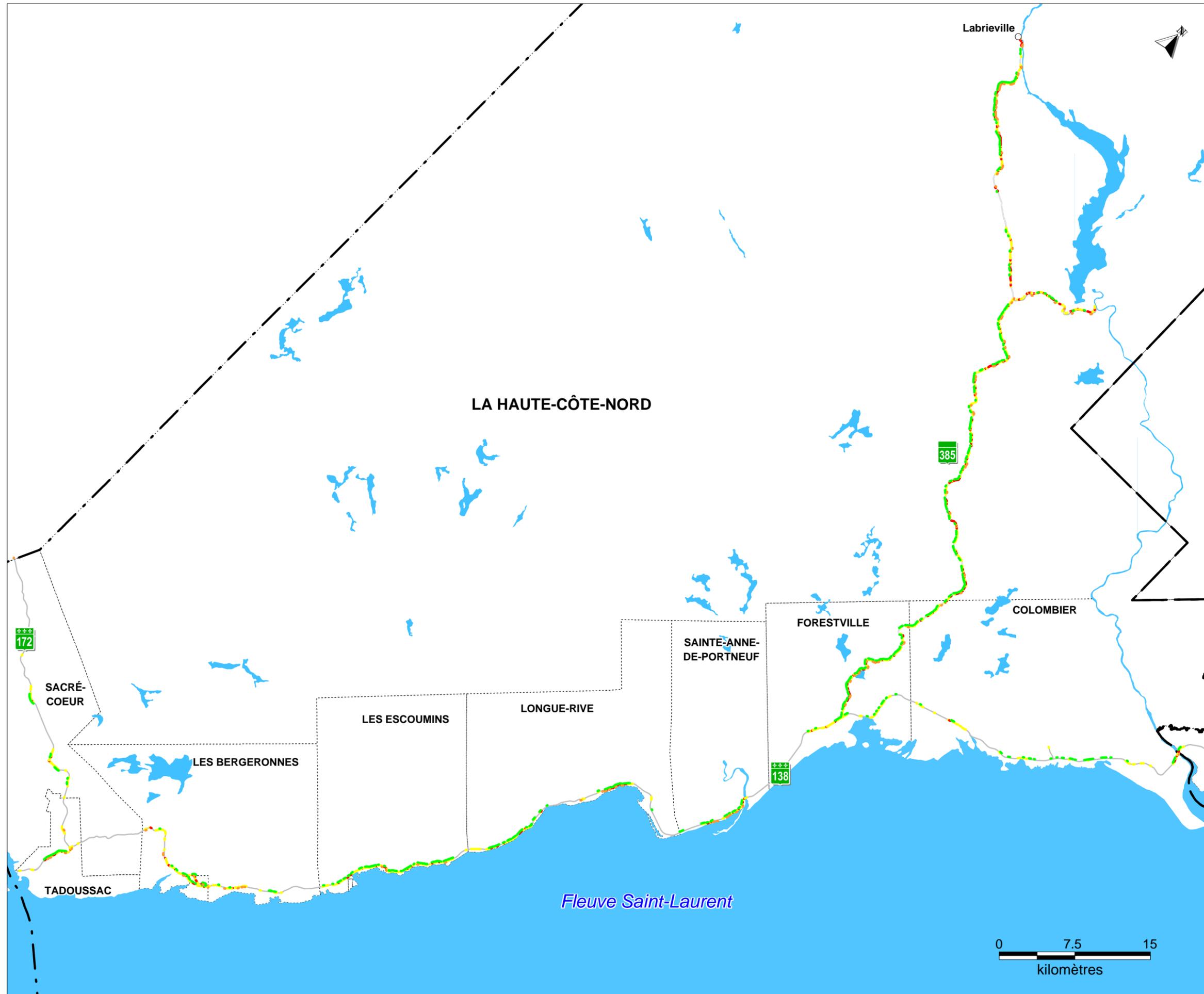
ÉTAT DES CHAUSSÉES

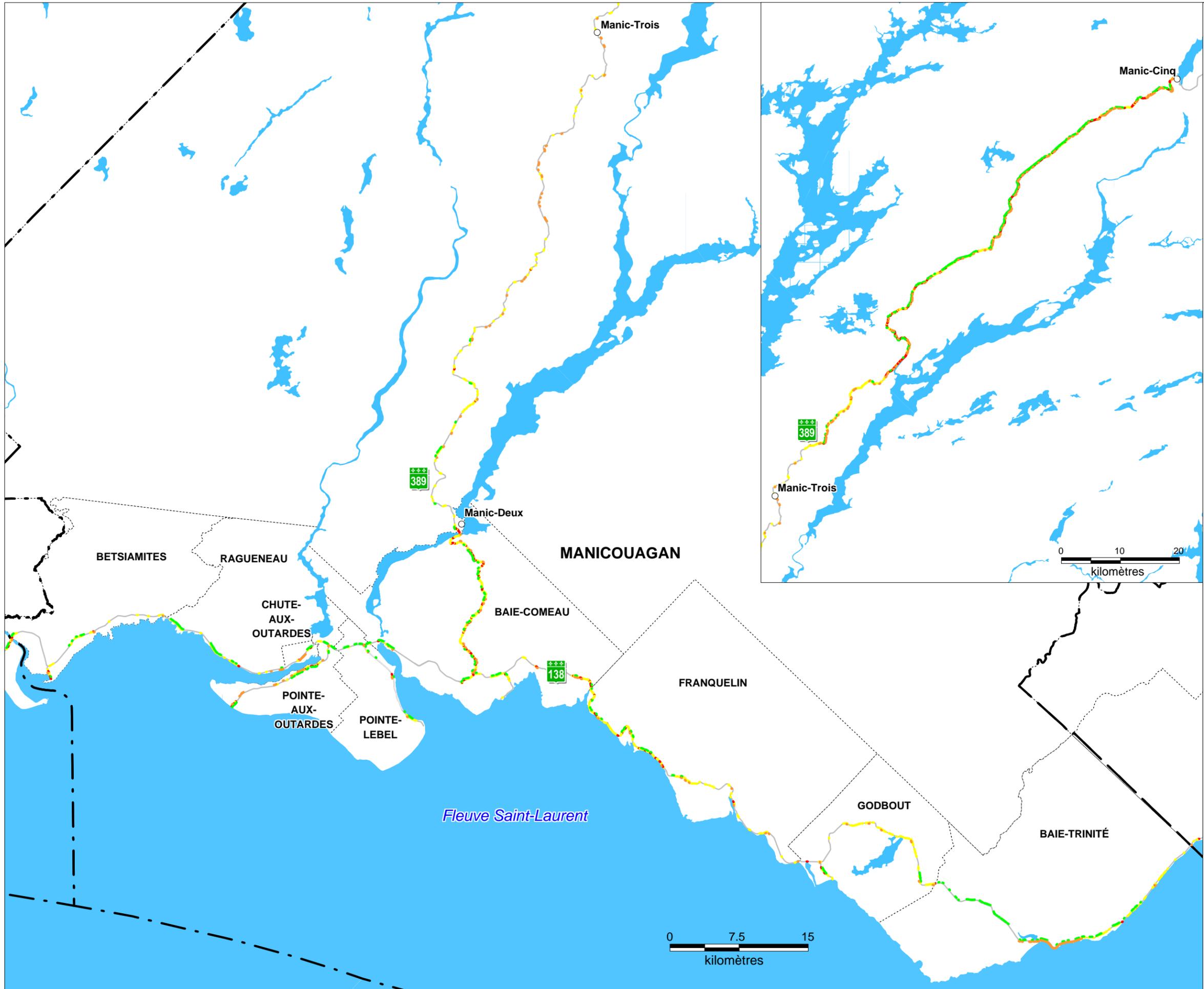
Secteurs de routes nécessitant des interventions en fonctions des indices.

-  Réseau routier provincial
-  Limite de municipalité
-  Limite de MRC

Rugosité (iri)

-  Reconstruction
-  Intervention de surface
-  Gélivité
-  Orniérage





Plan de transport de la Côte-Nord

ÉTAT DES CHAUSSÉES

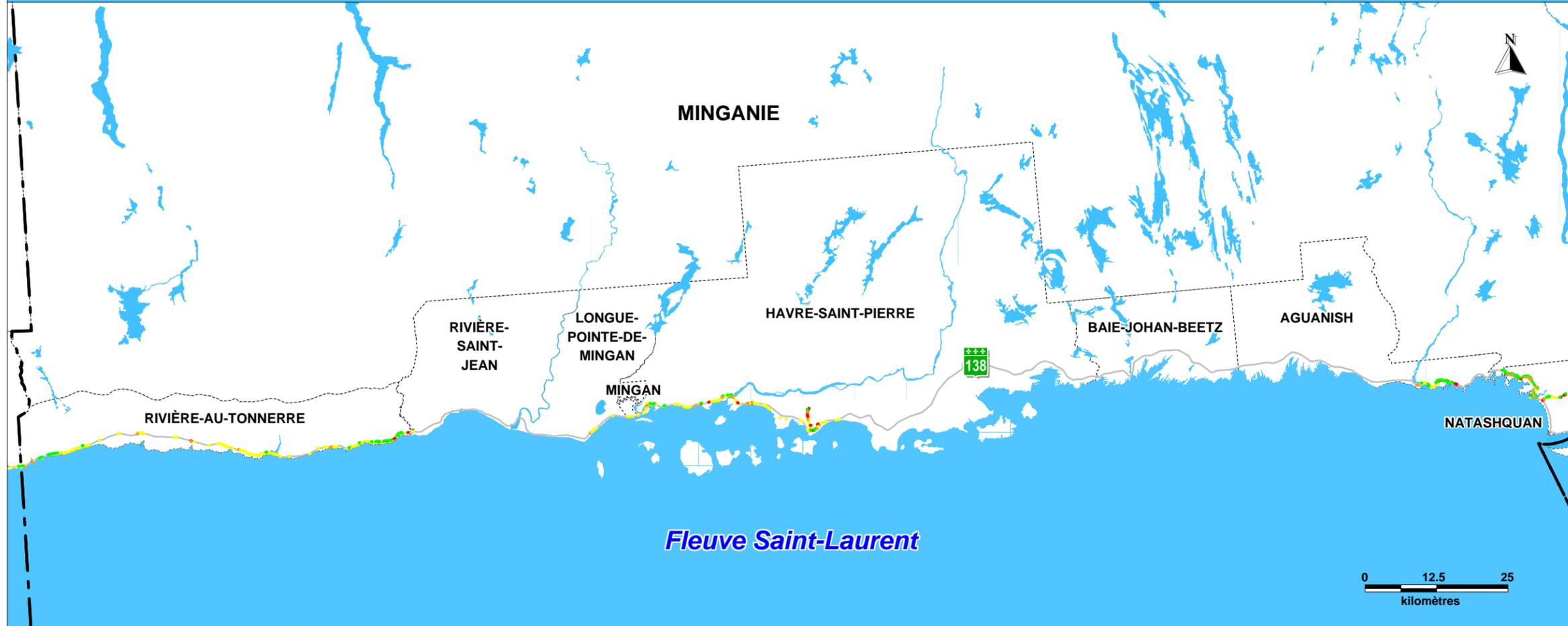
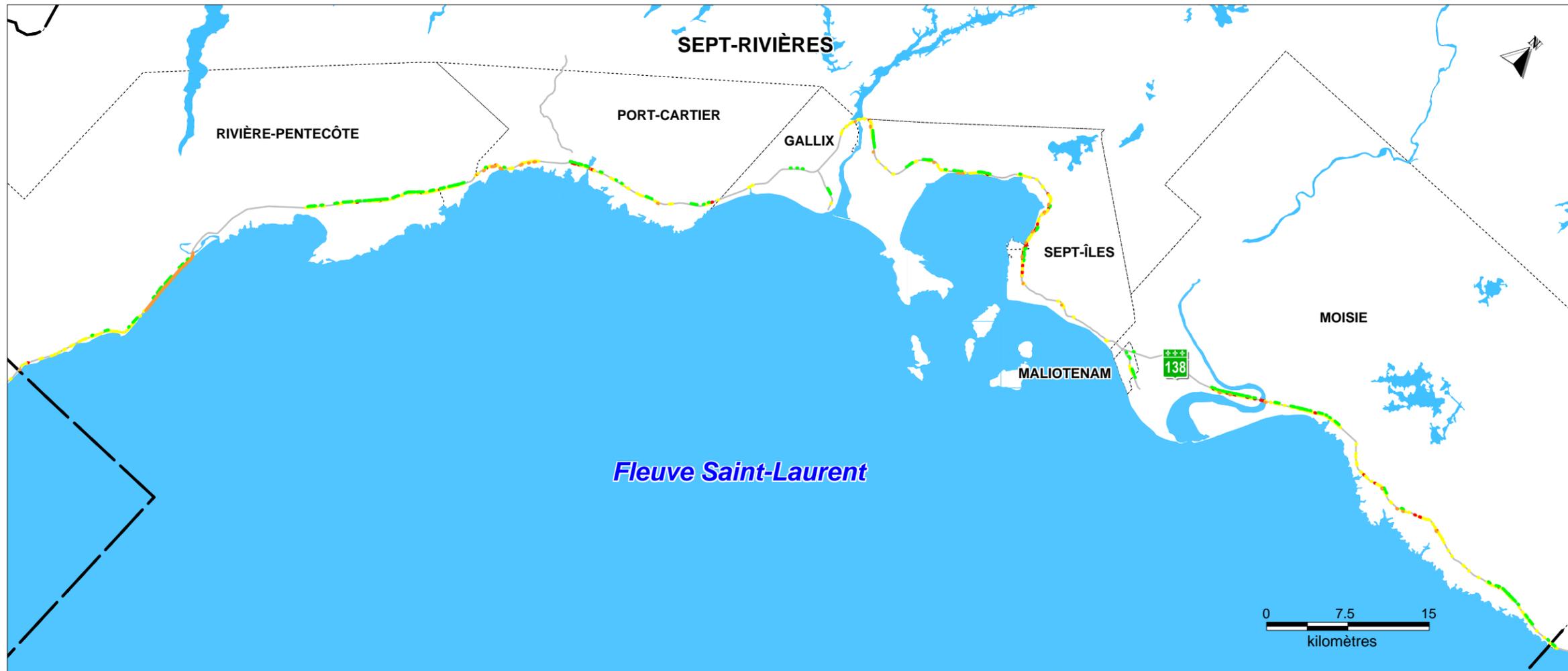
Secteurs de routes nécessitant des interventions en fonctions des indices.

-  Réseau routier provincial
-  Limite de municipalité
-  Limite de MRC

Rugosité (iri)

-  Reconstruction
-  Intervention de surface

-  Gélivité
-  Orniérage



Plan de transport de la Côte-Nord

ÉTAT DES CHAUSSÉES

Secteurs de routes nécessitant des interventions en fonctions des indices.

-  Réseau routier provincial
-  Limite de municipalité
-  Limite de MRC

Rugosité (iri)

-  Reconstruction
-  Intervention de surface
-  Gélivité
-  Orniérage

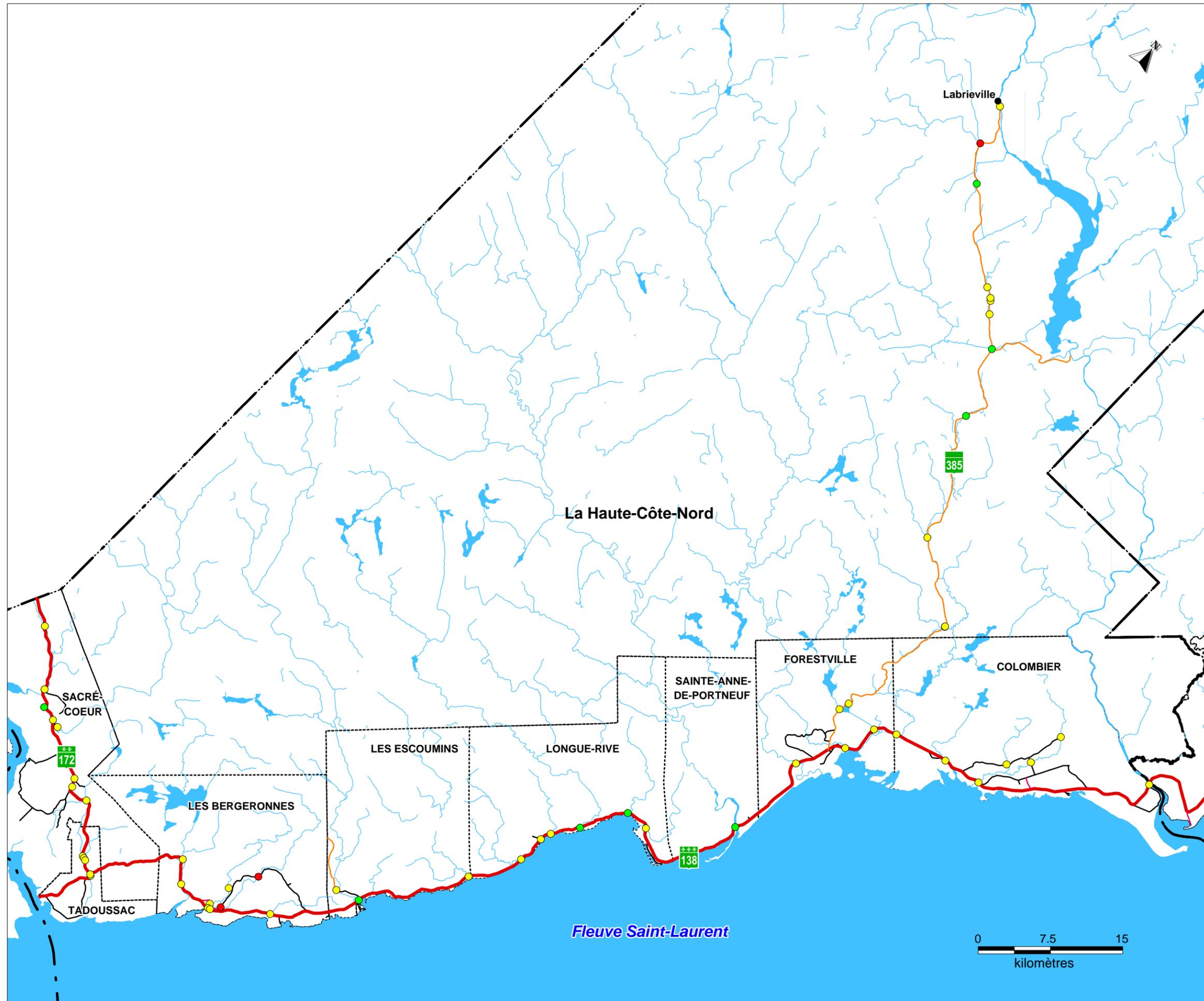
Plan de transport de la Côte-Nord

ÉTAT DES STRUCTURES

-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Route accès aux ressources
-  Route locale

Valeur de l'indice IES*

-  Excellent (31%)
-  Bon à moyen (61%)
-  Faible (8%)



* IES = Indice d'état de la structure
 (%) = Proportion de structure par classe

Plan de transport de la Côte-Nord

ÉTAT DES STRUCTURES

-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Route accès aux ressources
-  Route locale

Valeur de l'indice IES*

-  Excellent (31%)
-  Bon à moyen (61%)
-  Faible (8%)

* IES = Indice d'état de la structure
 (%) = Proportion de structure par classe



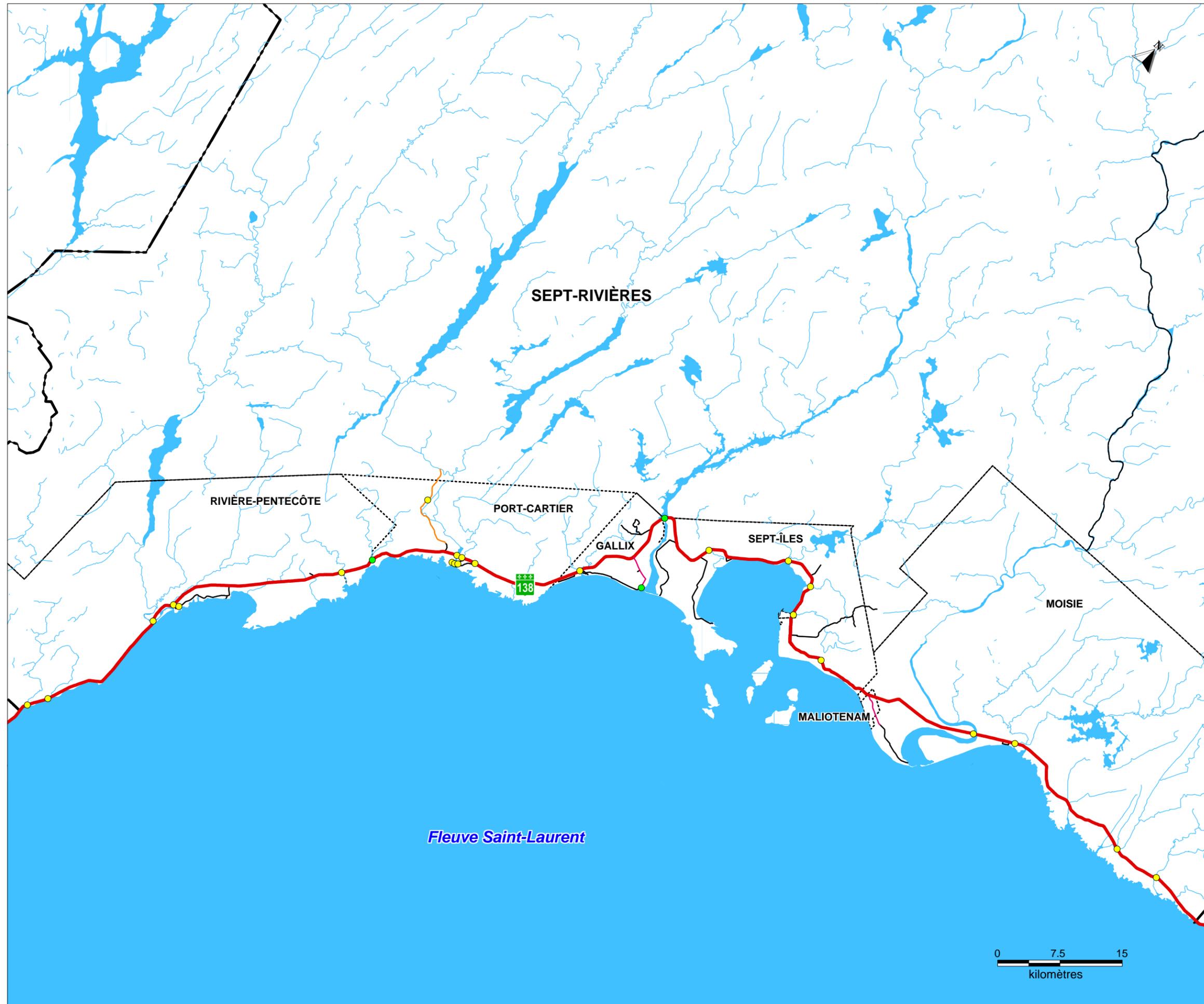
Plan de transport de la Côte-Nord

ÉTAT DES STRUCTURES

-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Route accès aux ressources
-  Route locale

Valeur de l'indice IES*

-  Excellent (31%)
-  Bon à moyen (61%)
-  Faible (8%)



* IES = Indice d'état de la structure
 (%) = Proportion de structure par classe



Plan de transport de la Côte-Nord

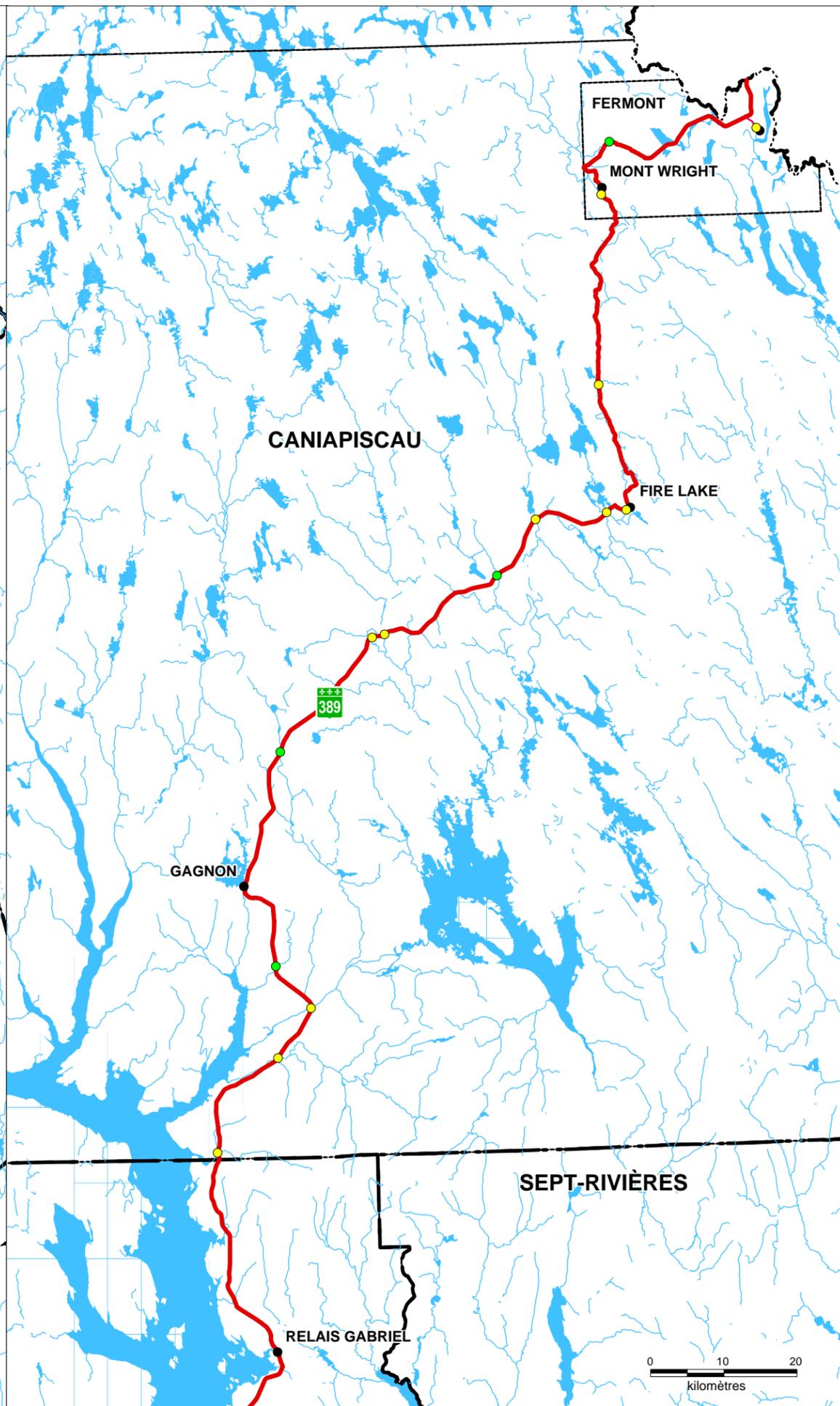
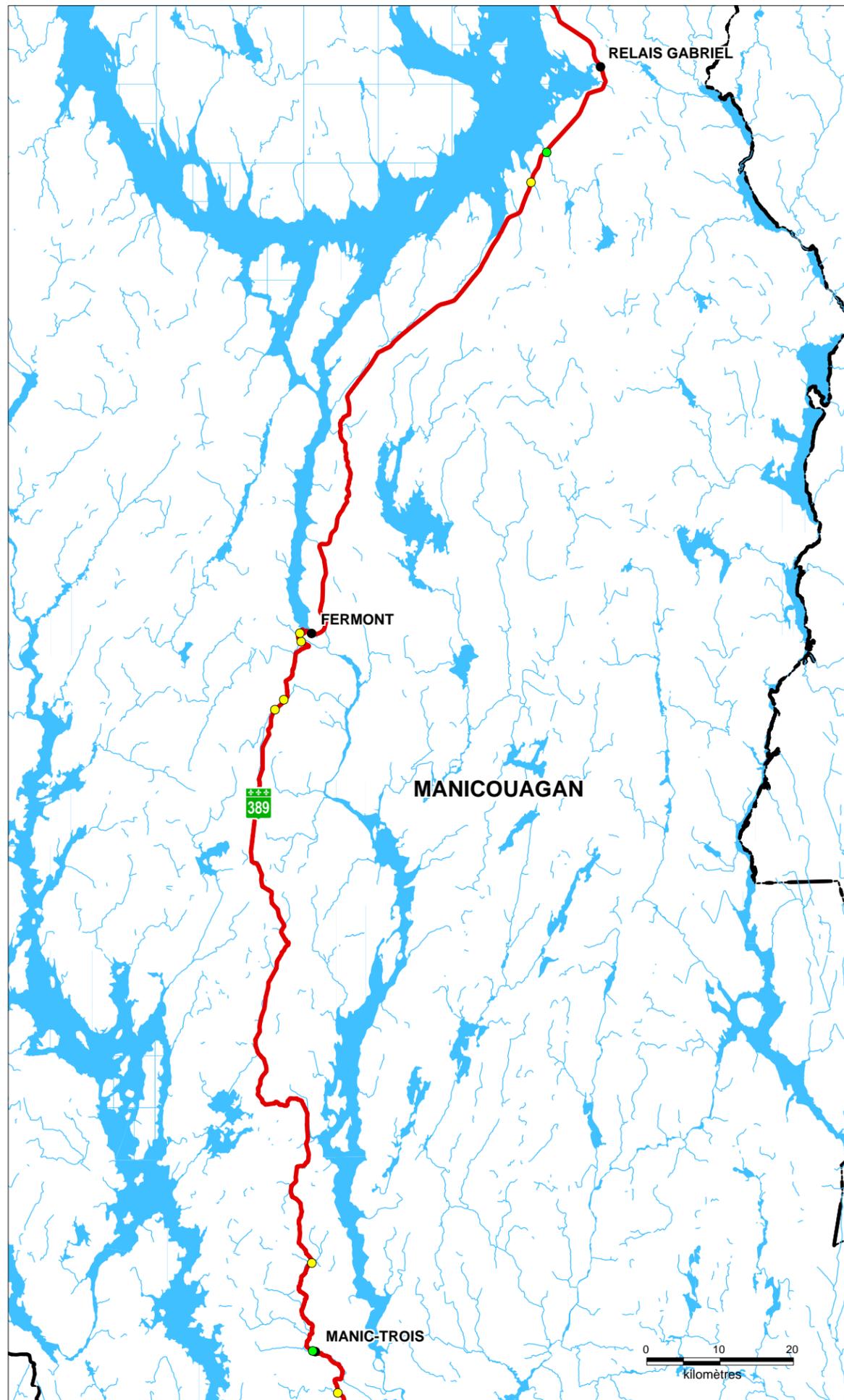
ÉTAT DES STRUCTURES

-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Route accès aux ressources
-  Route locale

Valeur de l'indice IES*

-  Excellent (31%)
-  Bon à moyen (61%)
-  Faible (8%)

* IES = Indice d'état de la structure
 (%) = Proportion de structure par classe





Plan de transport de la Côte-Nord

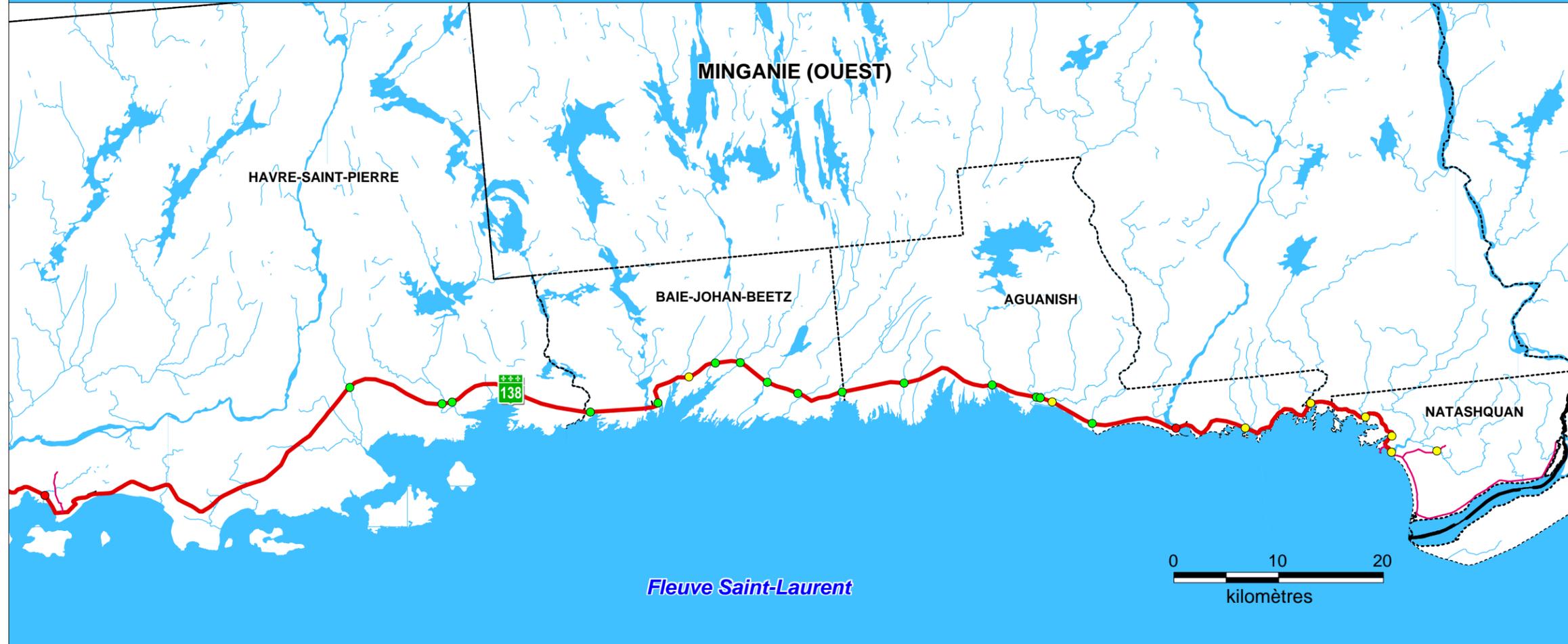
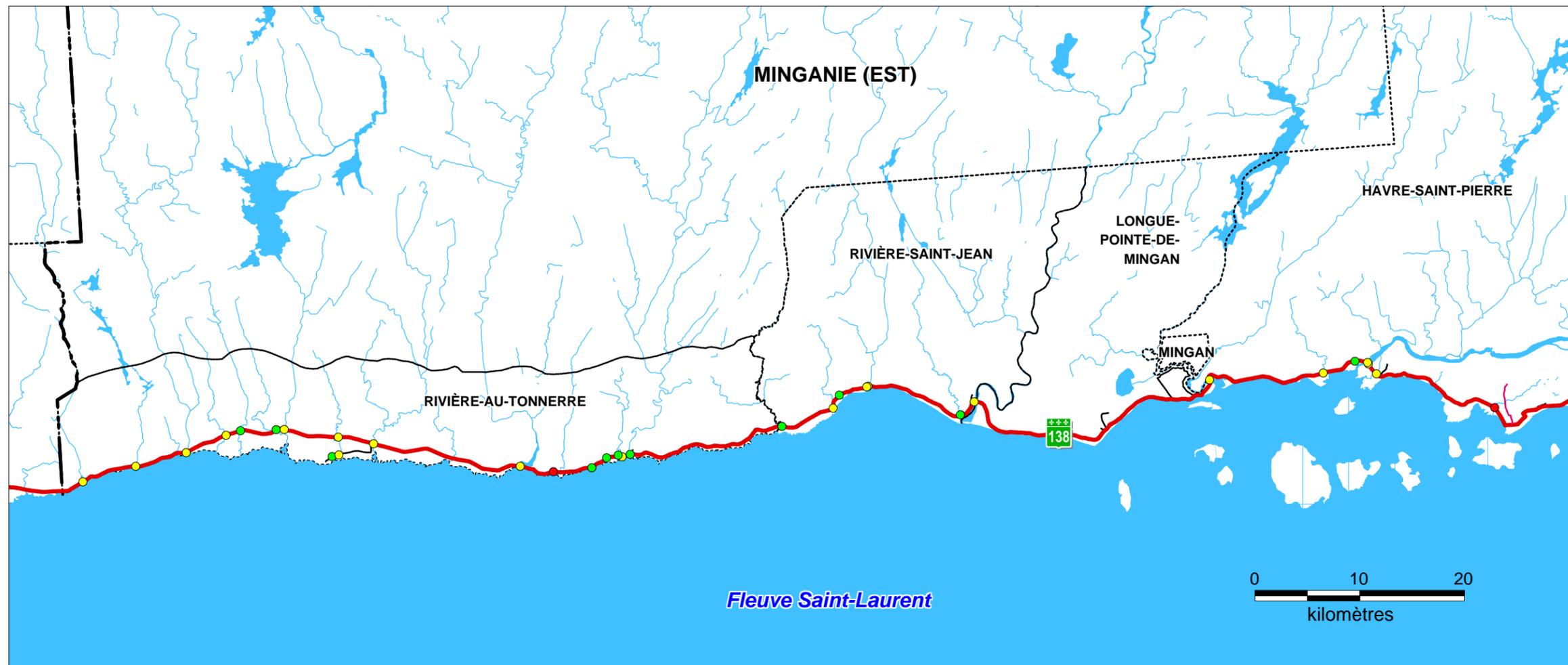
ÉTAT DES STRUCTURES

- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route accès aux ressources
- Route locale

Valeur de l'indice IES*

- Excellent (31%)
- Bon à moyen (61%)
- Faible (8%)

* IES = Indice d'état de la structure
(%) = Proportion de structure par classe





Plan de transport de la Côte-Nord

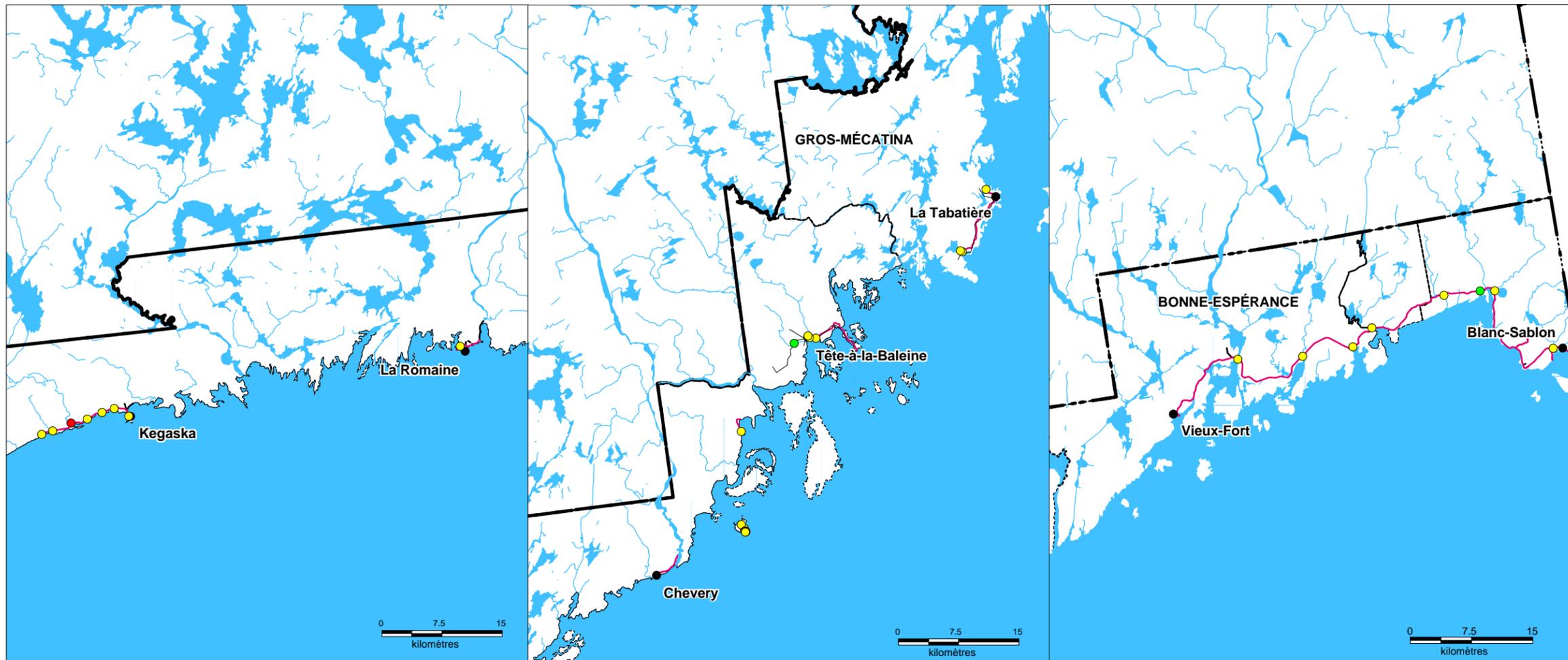
ÉTAT DES STRUCTURES

-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Route accès aux ressources
-  Route locale

Valeur de l'indice IES*

-  Excellent (31%)
-  Bon à moyen (61%)
-  Faible (8%)

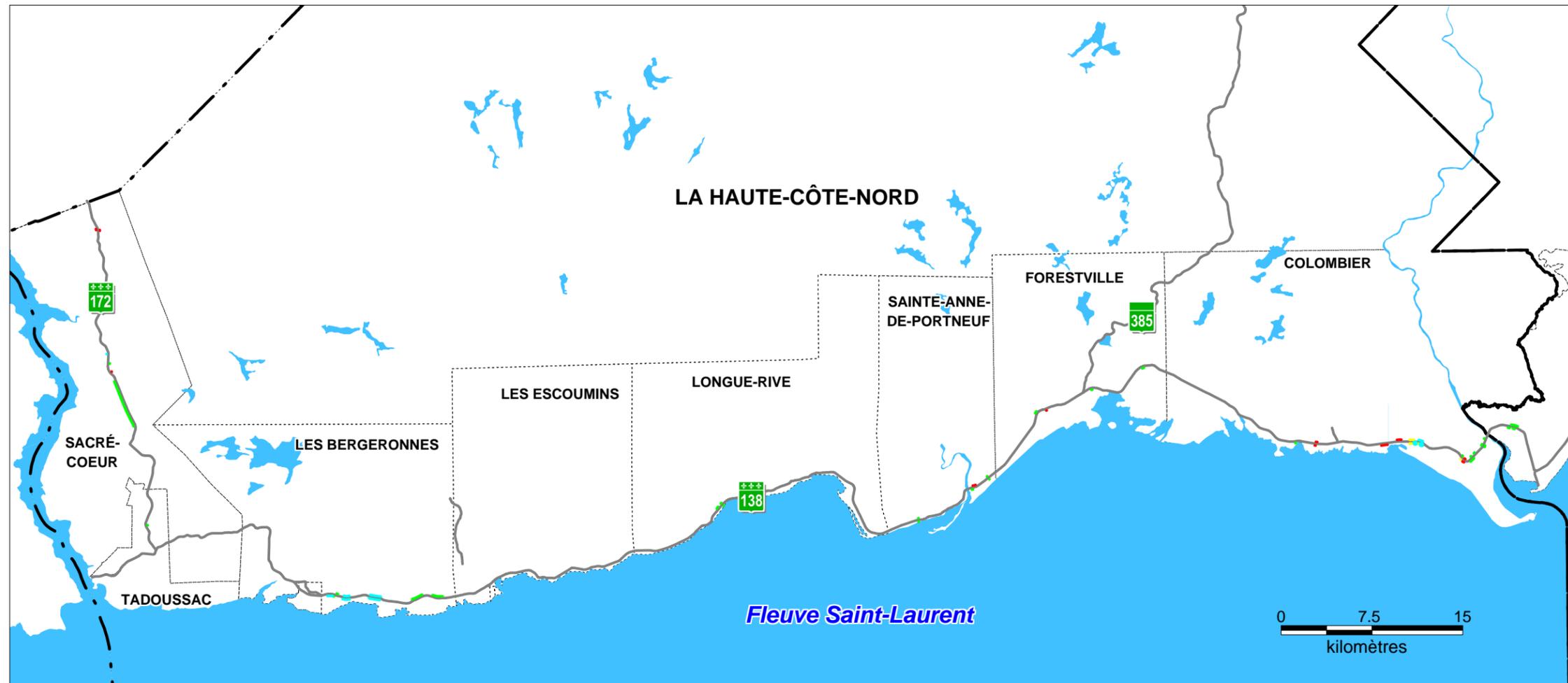
* IES = Indice d'état de la structure
(%) = Proportion de structure par classe





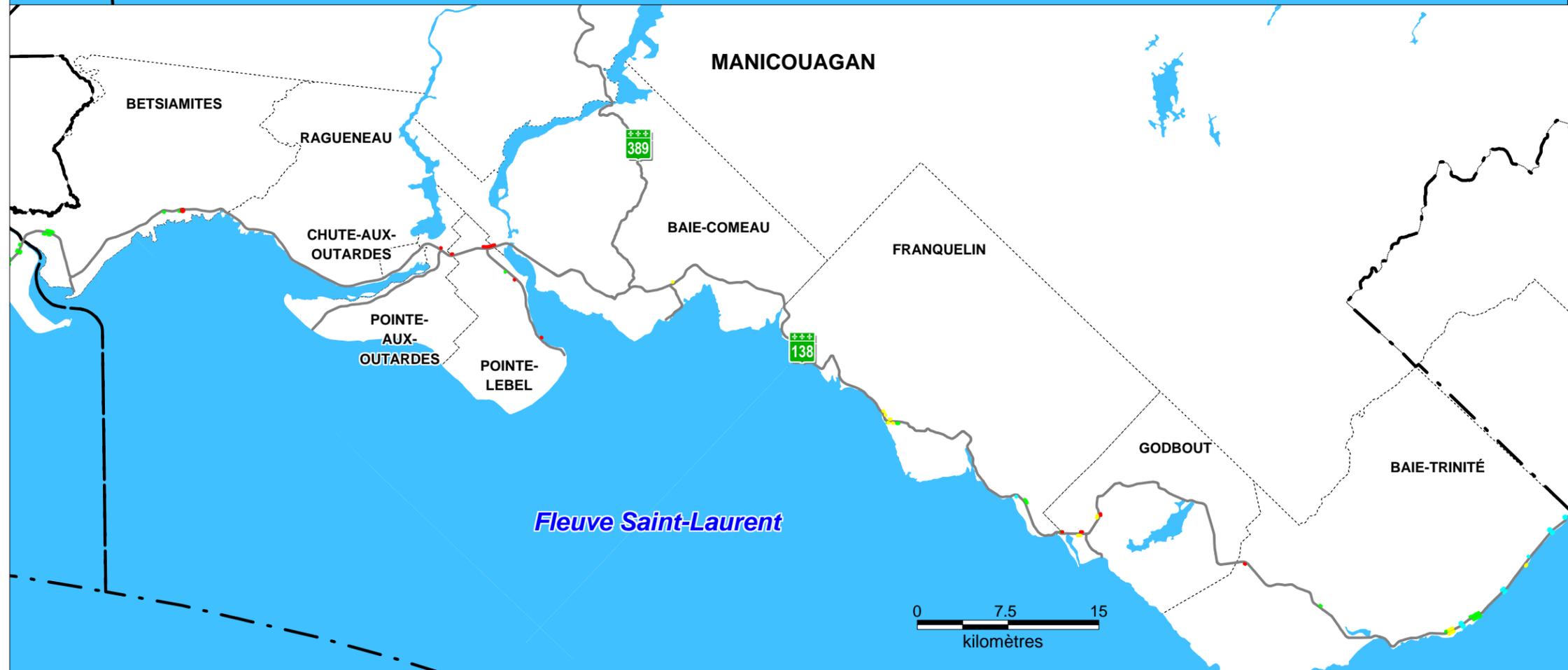
Plan de transport de la Côte-Nord

SITES DE RÉAMÉNAGEMENT VÉGÉTAL

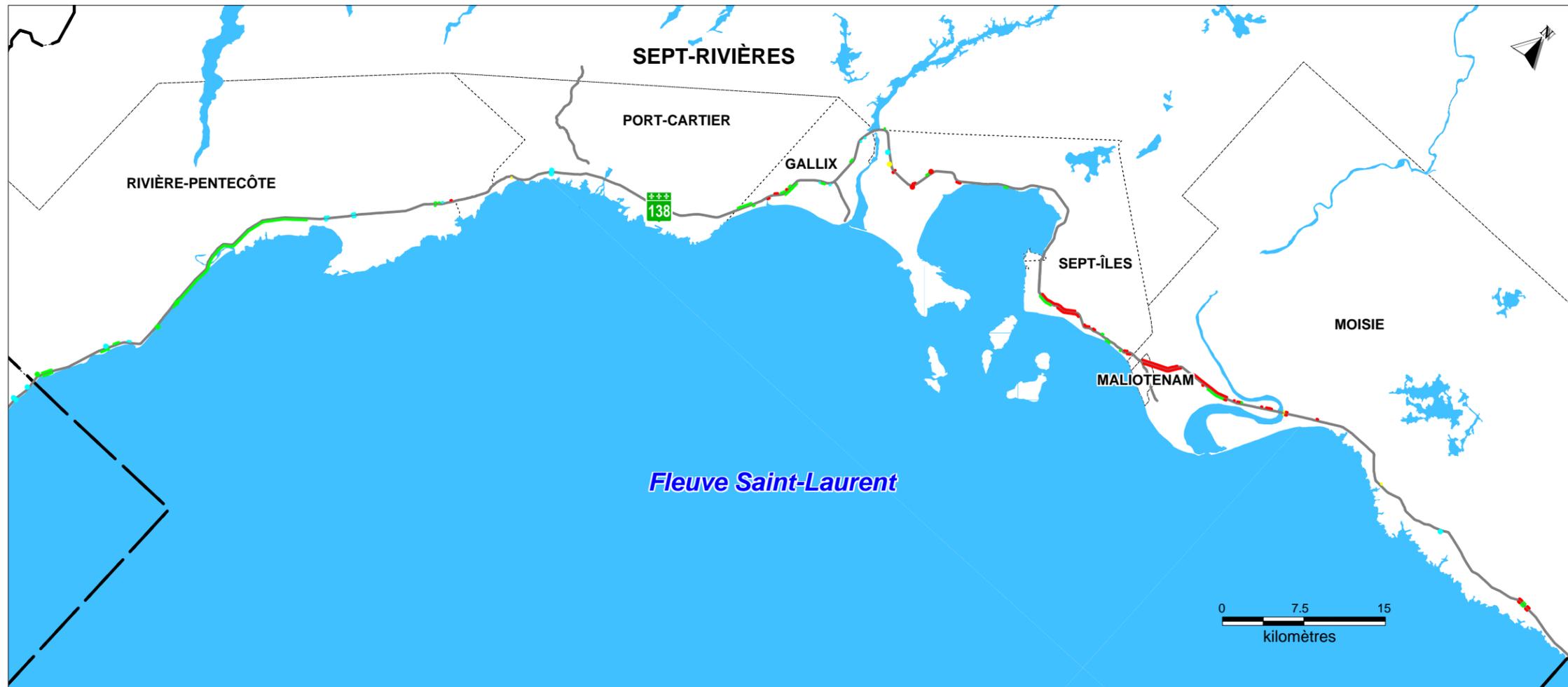


-  Réseau routier principal
-  Limite municipale
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord

-  Zone dénudée avec présence d'eau (priorité 1)
-  Zone dénudée avec présence d'érosion (priorité 2)
-  Zone dénudée avec impact visuel fort (priorité 3)
-  Zone dénudée avec impact visuel faible (priorité 4)



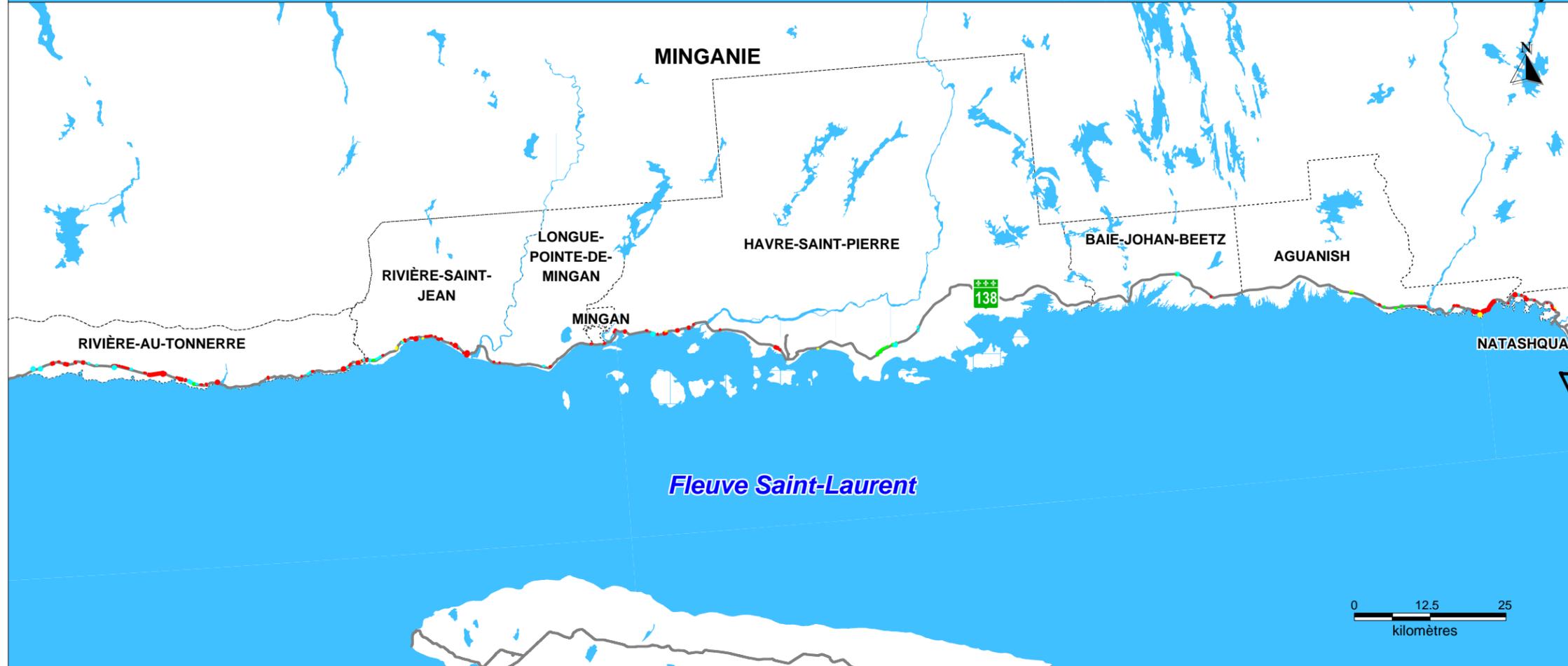
Note: Le relevé a été effectué de Colombier à Natashquan en 1999.
 Et en mai 2001 de Tadoussac à Colombier pour la route 138
 et route 172. Il n'y a pas encore de relevés pour les routes 385 et 389.



Plan de transport de la Côte-Nord

SITES DE RÉAMÉNAGEMENT VÉGÉTAL

-  Réseau routier principal
-  Limite municipale
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Zone dénudée avec présence d'eau (priorité 1)
-  Zone dénudée avec présence d'érosion (priorité 2)
-  Zone dénudée avec impact visuel fort (priorité 3)
-  Zone dénudée avec impact visuel faible (priorité 4)



Note: Le relevé a été effectué de Colombier à Natashquan en 1999.
 Et en mai 2001 de Tadoussac à Colombier pour la route 138
 et route 172. Il n'y a pas encore de relevés pour les routes 385 et 389.

Plan de transport de la Côte-Nord

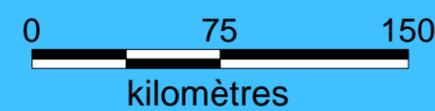
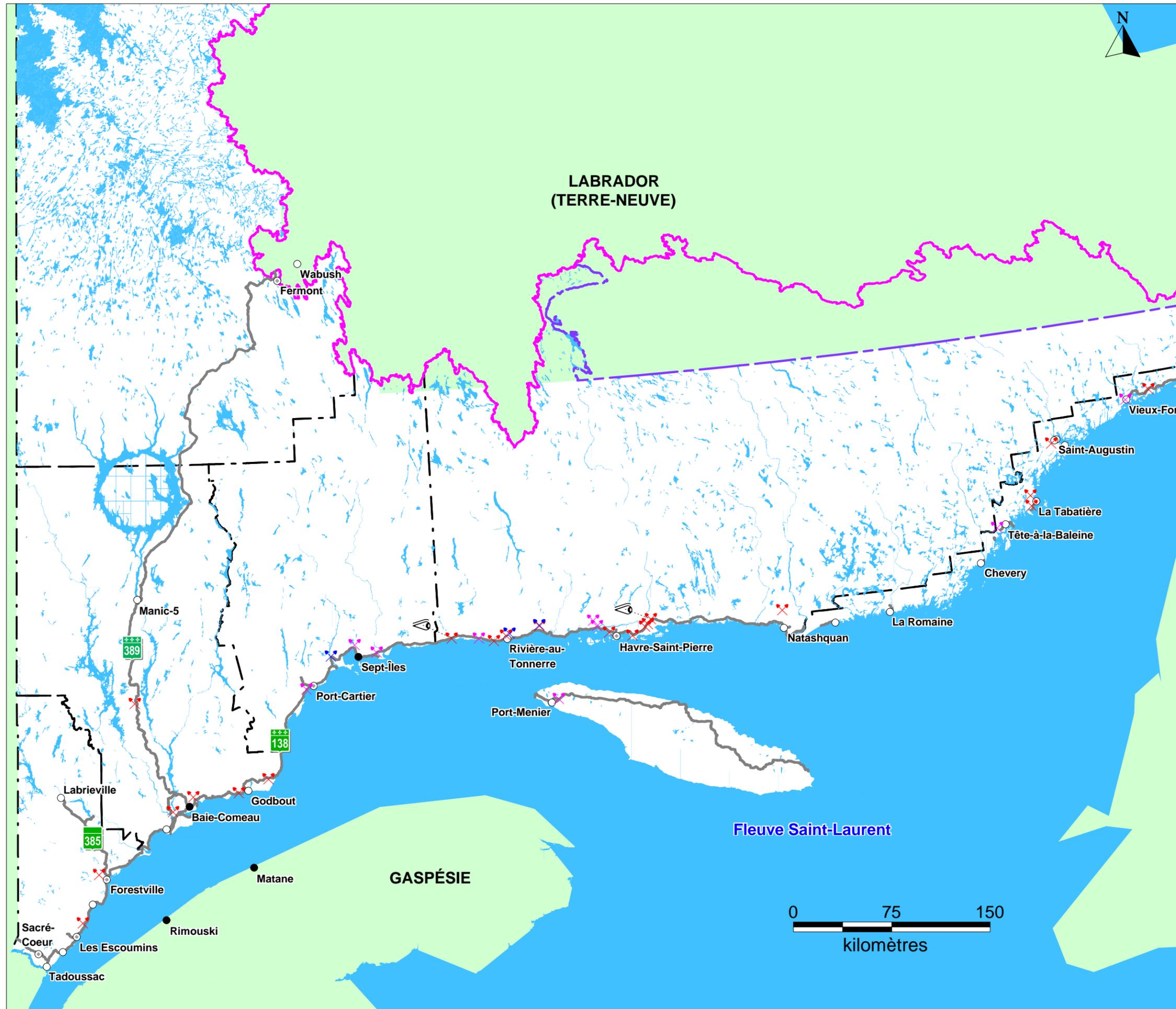
Sablières à restaurer (Priorité pour le MENV)

-  Réseau routier principale
-  Limite de municipalité régional de comté et de la Basse-Côte-Nord

Sablières à restaurer

-  Priorité 1
-  Priorité 2
-  Priorité 3

-  Sablières visibles de la route





Plan de transport de la Côte-Nord

LES PARCS ROUTIERS

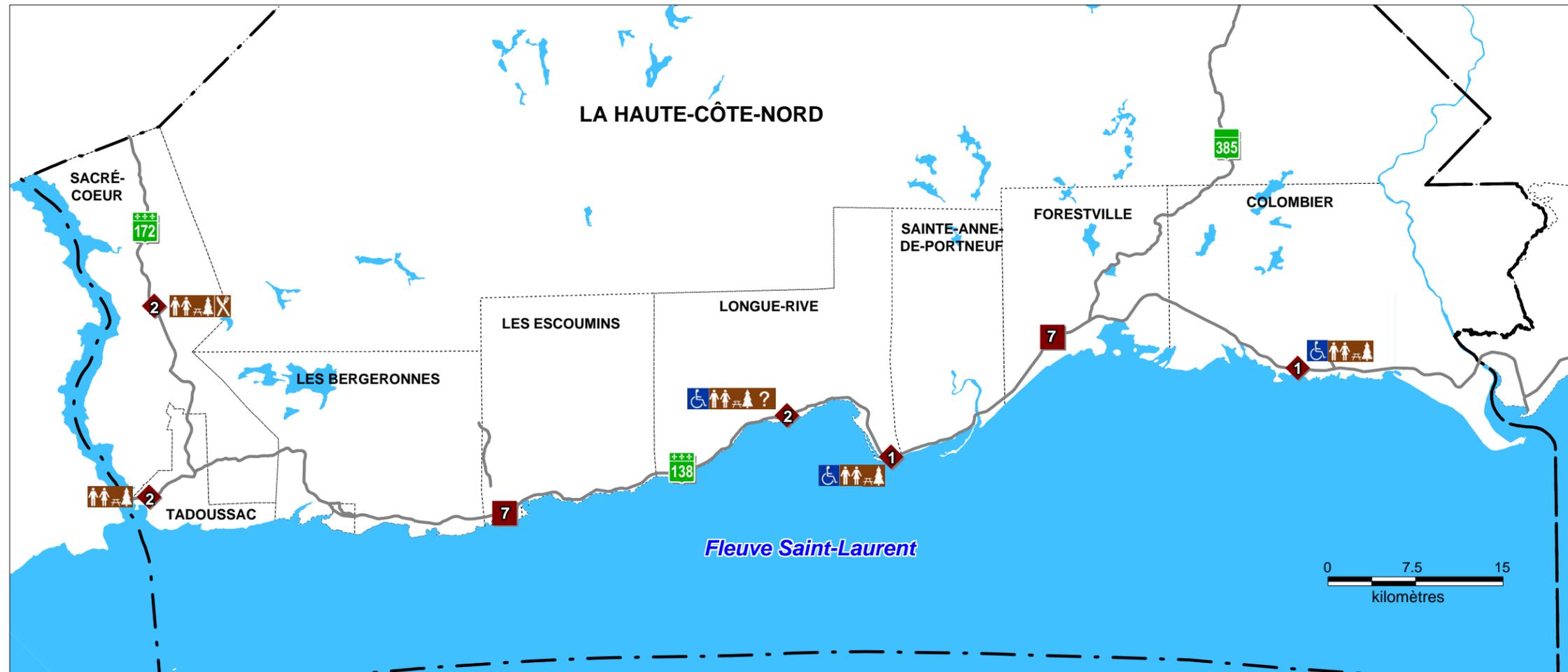
-  Réseau routier principal
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord

Type de halte

-  Halte saisonnière
-  Kiosque touristique
-  Belvédère
-  Relais touristique
-  Halte (période d'ouverture non connu)
-  Stationnement
-  Surlargeur ou refuge

Type de juridiction

- 1: Ministère des Transports
- 2: Municipale
- 3: Halte d'Hydro-Québec
- 4: Gestion économique et touristique d'Aguanish
- 5: SÉPAQ Anticosti
- 6: Safari d'Anticosti
- 7: Autres



Plan de transport de la Côte-Nord

LES PARCS ROUTIERS

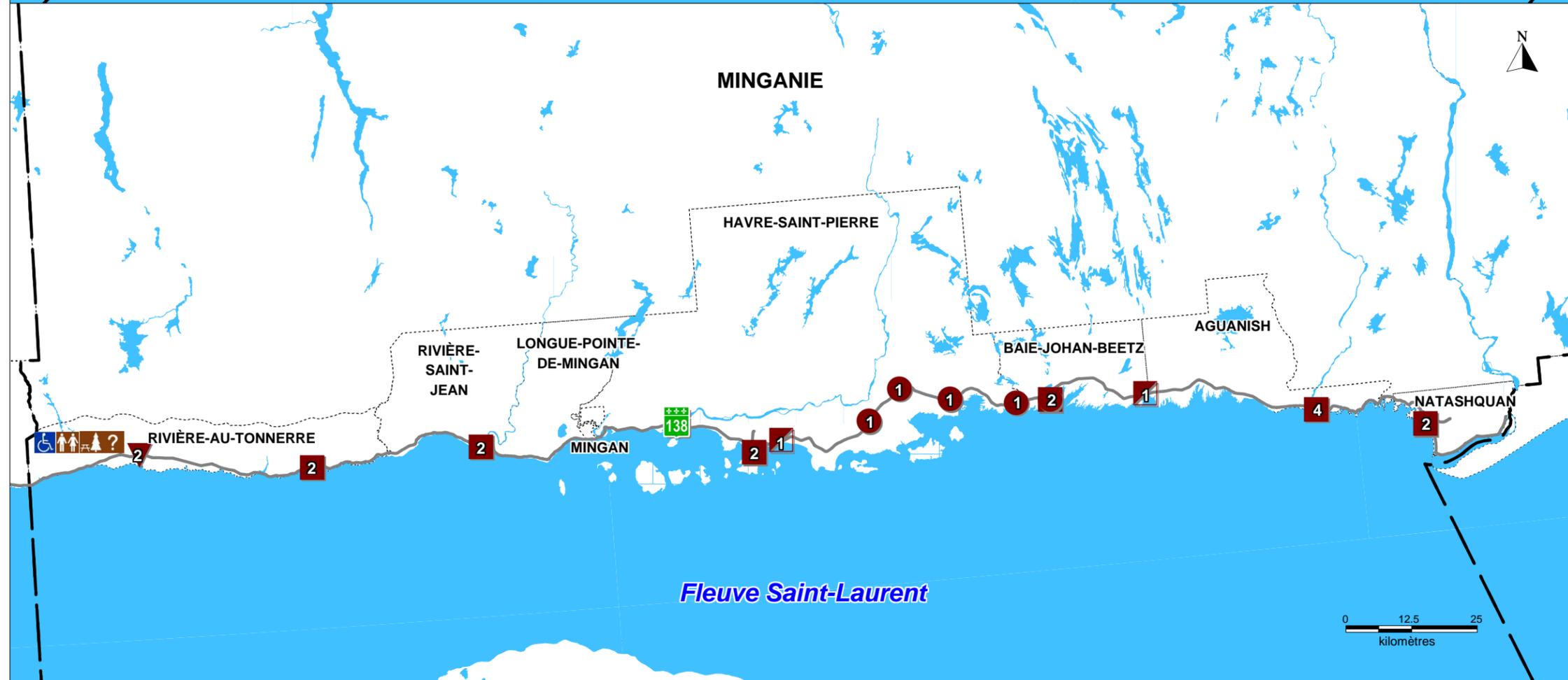
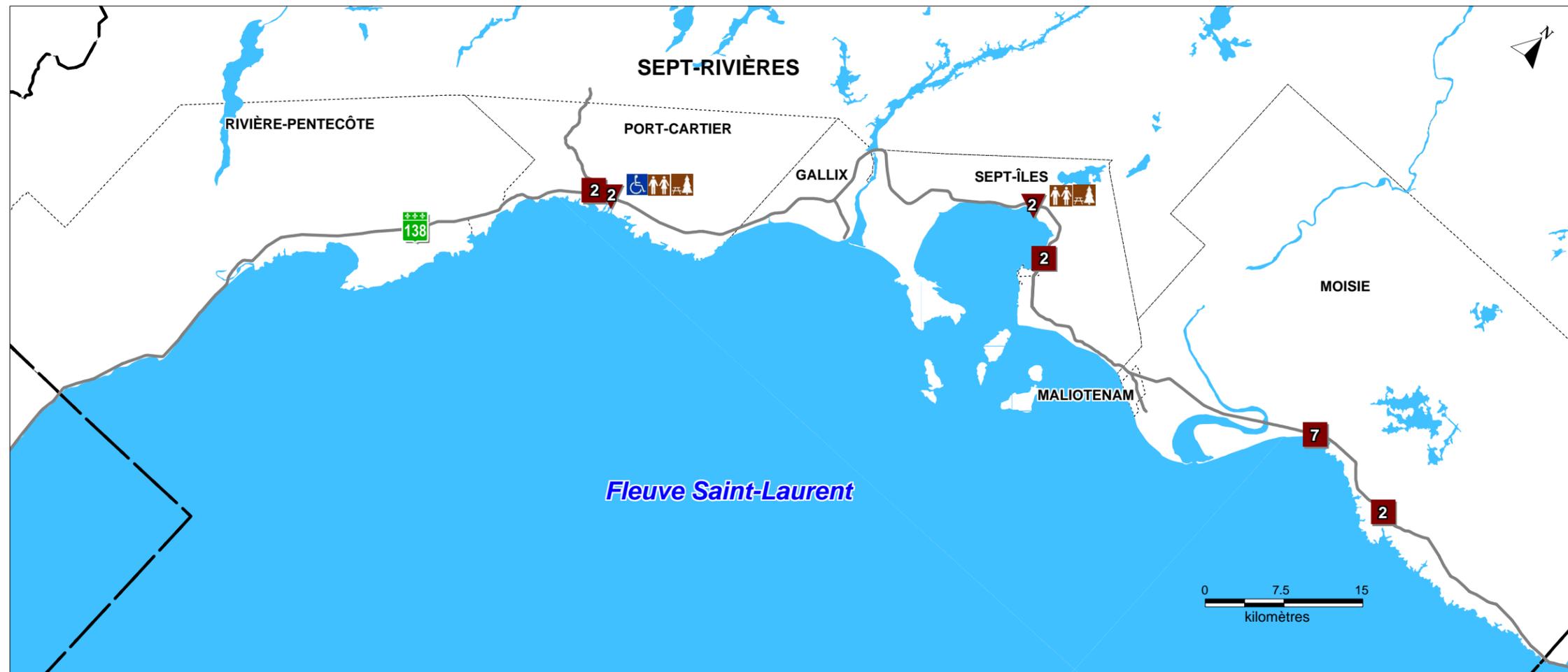
-  Réseau routier principal
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord

Type de halte

-  Halte saisonnière
-  Kiosque touristique
-  Belvédère
-  Relais touristique
-  Halte (période d'ouverture non connu)
-  Stationnement
-  Surlargeur ou refuge

Type de juridiction

- 1: Ministère des Transports
- 2: Municipale
- 3: Halte d'Hydro-Québec
- 4: Gestion économique et touristique d'Aguanish
- 5: SÉPAQ Anticosti
- 6: Safari d'Anticosti
- 7: Autres





Plan de transport de la Côte-Nord

LES PARCS ROUTIERS

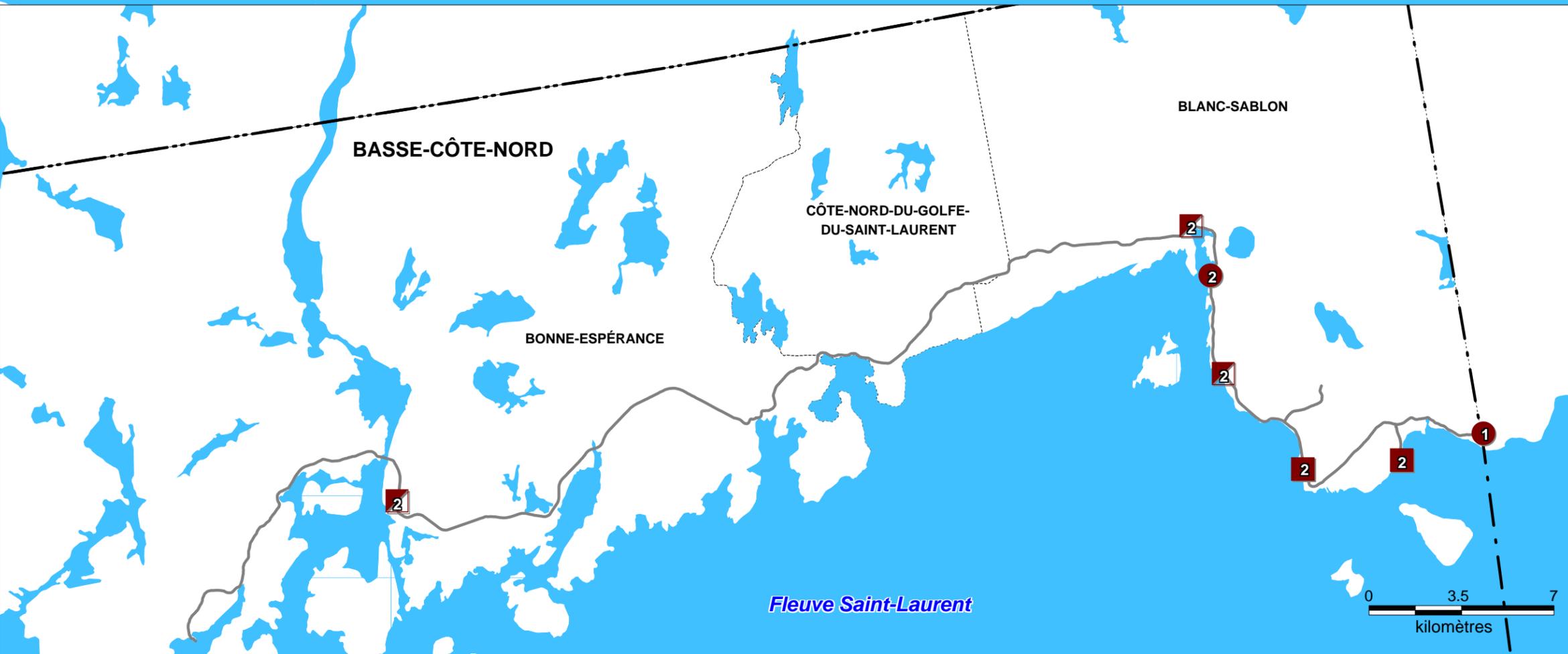
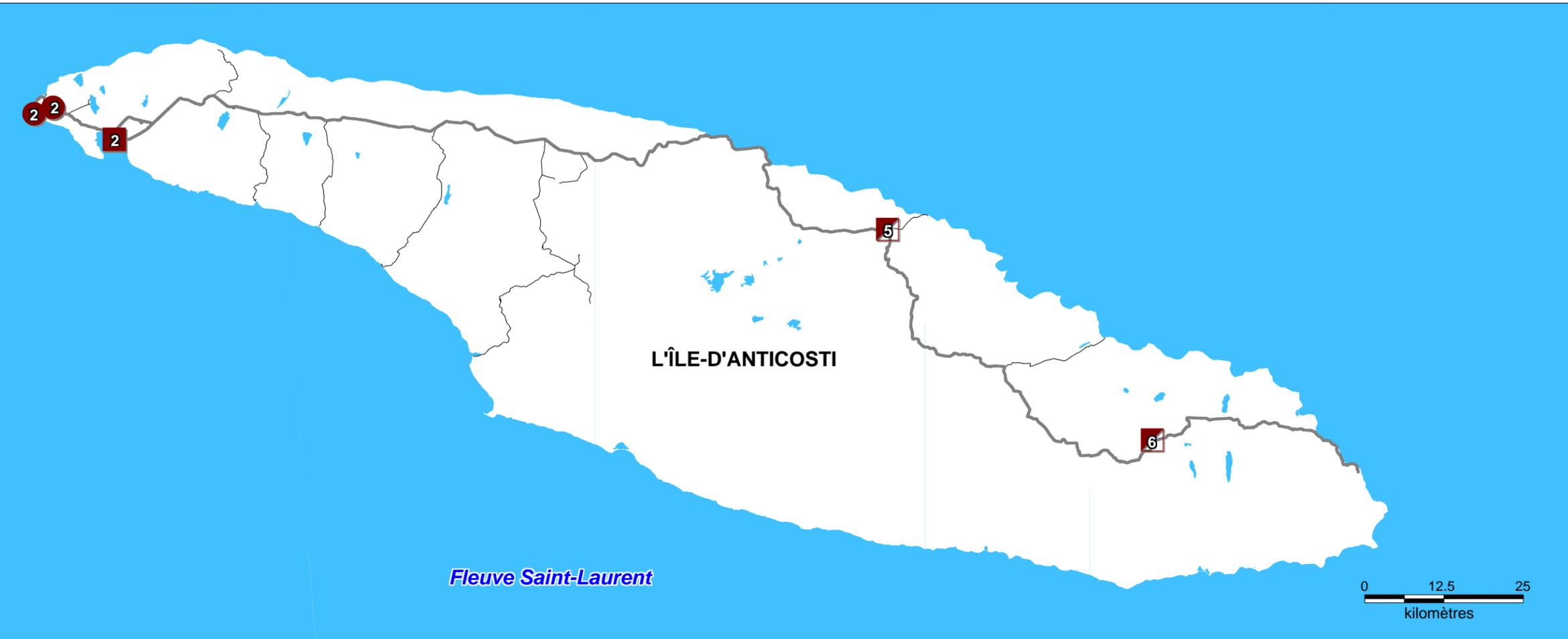
-  Réseau routier principal
-  Limite de municipalité
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord

Type de halte

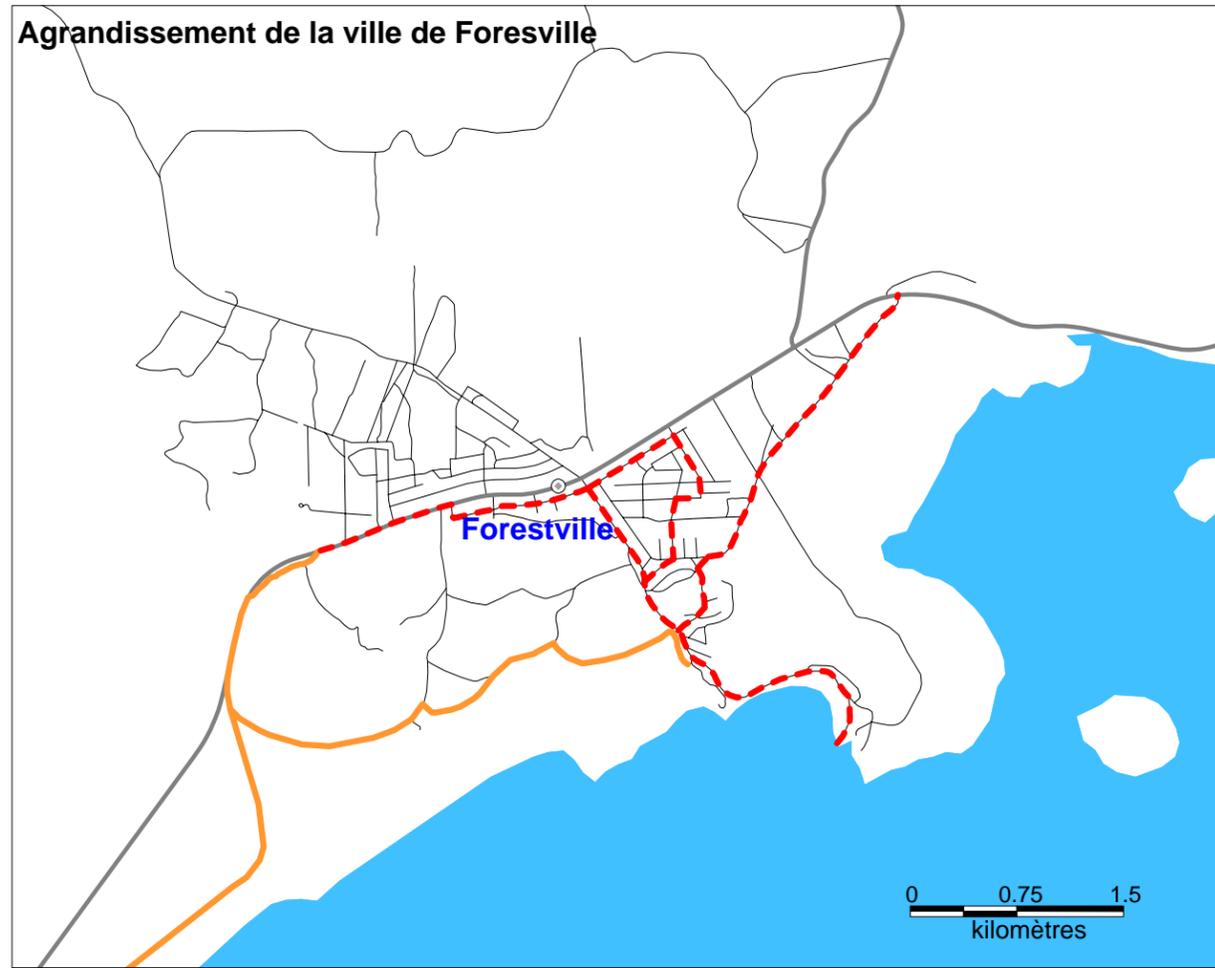
-  Halte saisonnière
-  Kiosque touristique
-  Belvédère
-  Relais touristique
-  Halte (période d'ouverture non connu)
-  Stationnement
-  Surlargeur ou refuge

Type de juridiction

- 1: Ministère des Transports
- 2: Municipale
- 3: Halte d'Hydro-Québec
- 4: Gestion économique et touristique d'Aguanish
- 5: SÉPAQ Anticosti
- 6: Safari d'Anticosti
- 7: Autres



Agrandissement de la ville de Forestville

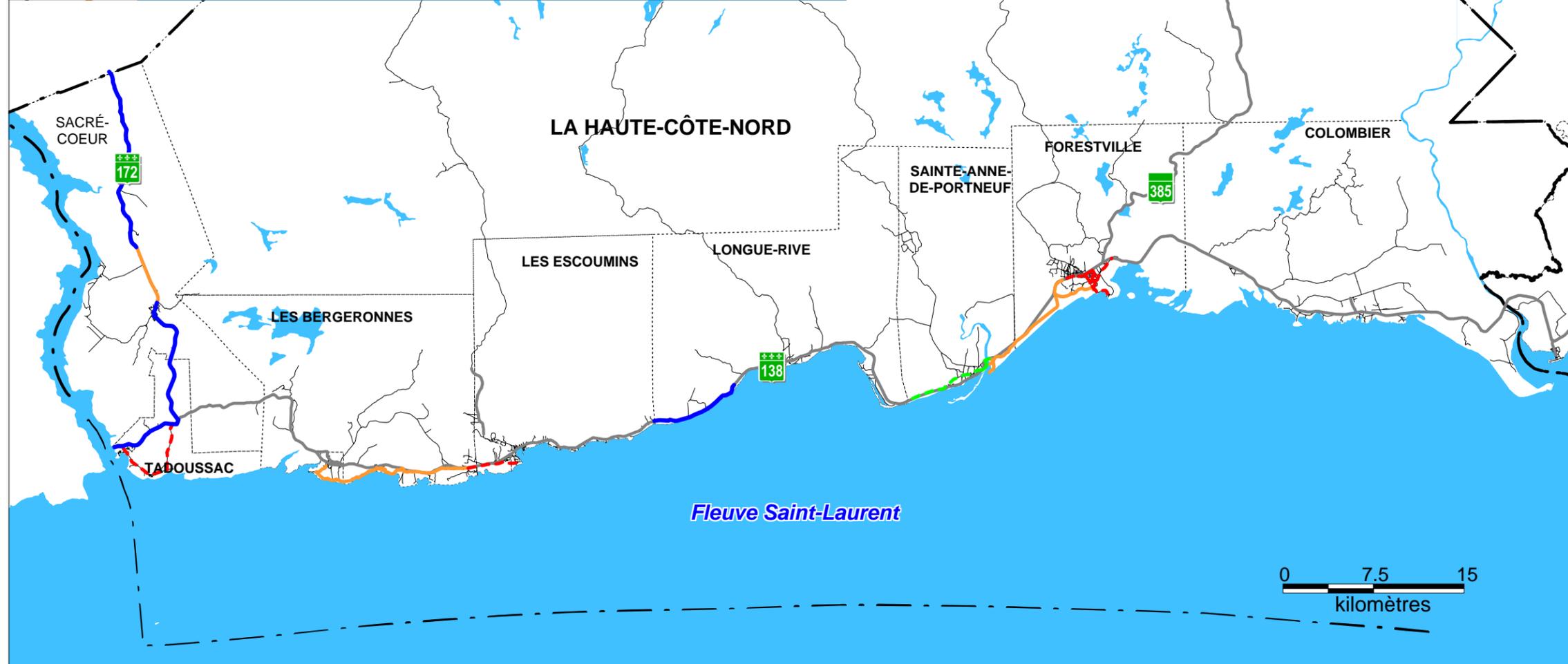


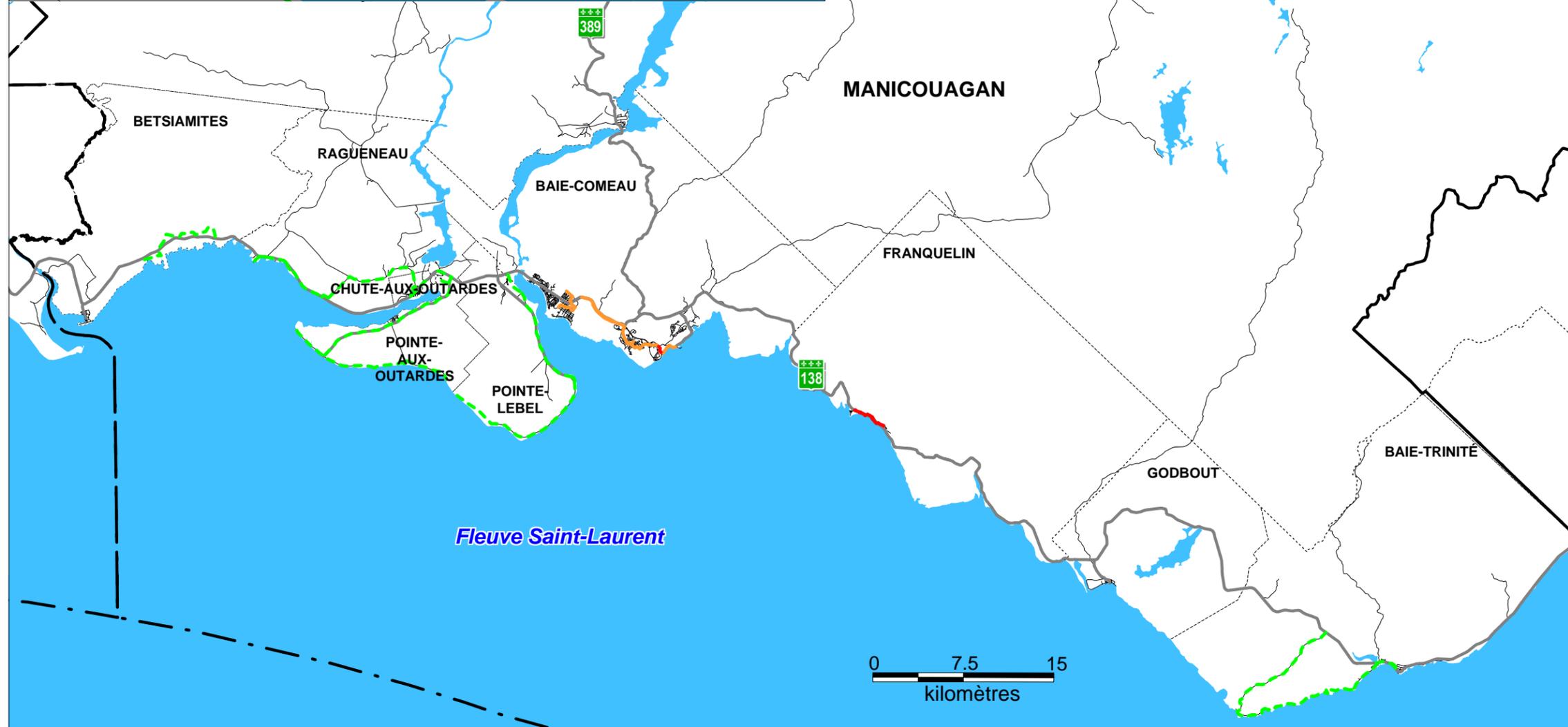
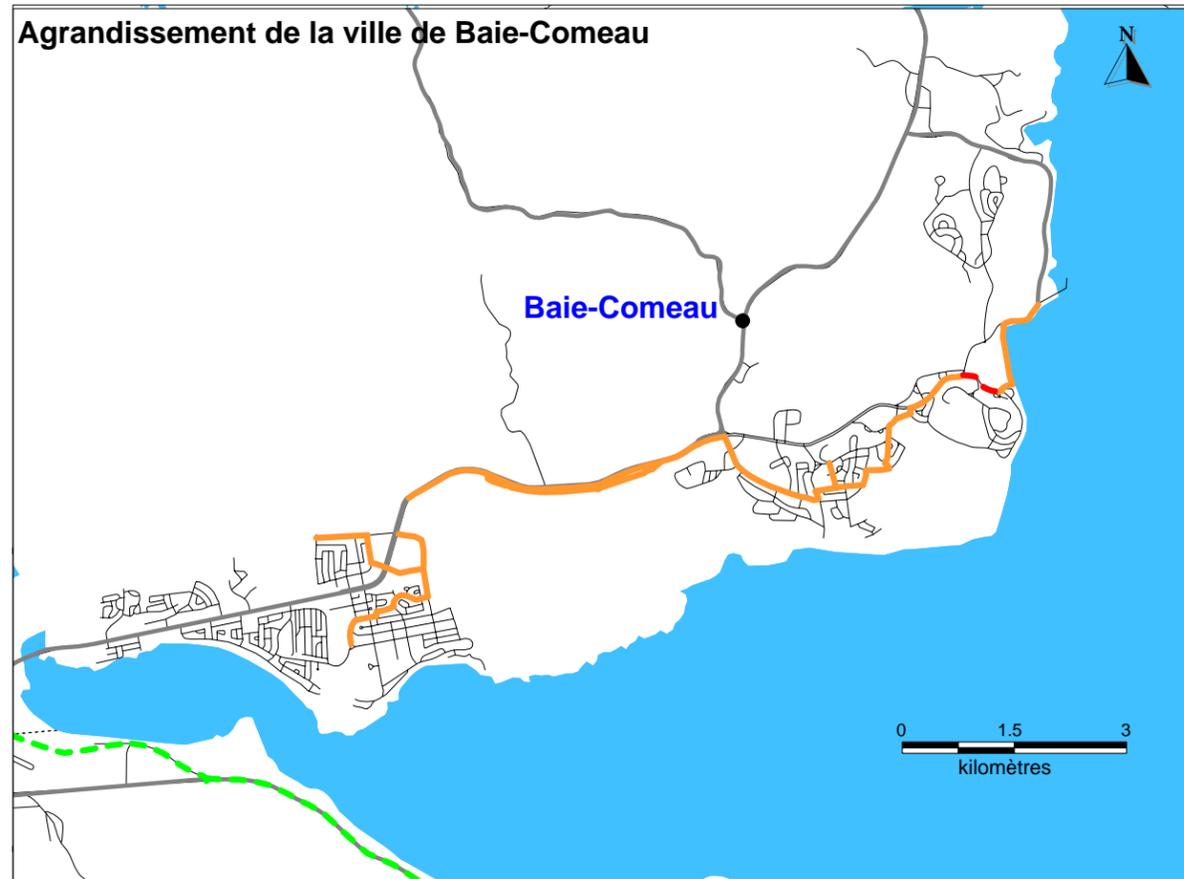
Plan de transport de la Côte-Nord

LE RÉSEAU CYCLABLE

-  Réseau routier principal
-  Routes et rues locales
-  Limite municipale
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord

-  Réseau cyclable existant
-  Tracé projeté par la municipalité
-  Tracé par le MTQ
-  Tracé projeté selon le plan de développement du corridor récréo-touristique





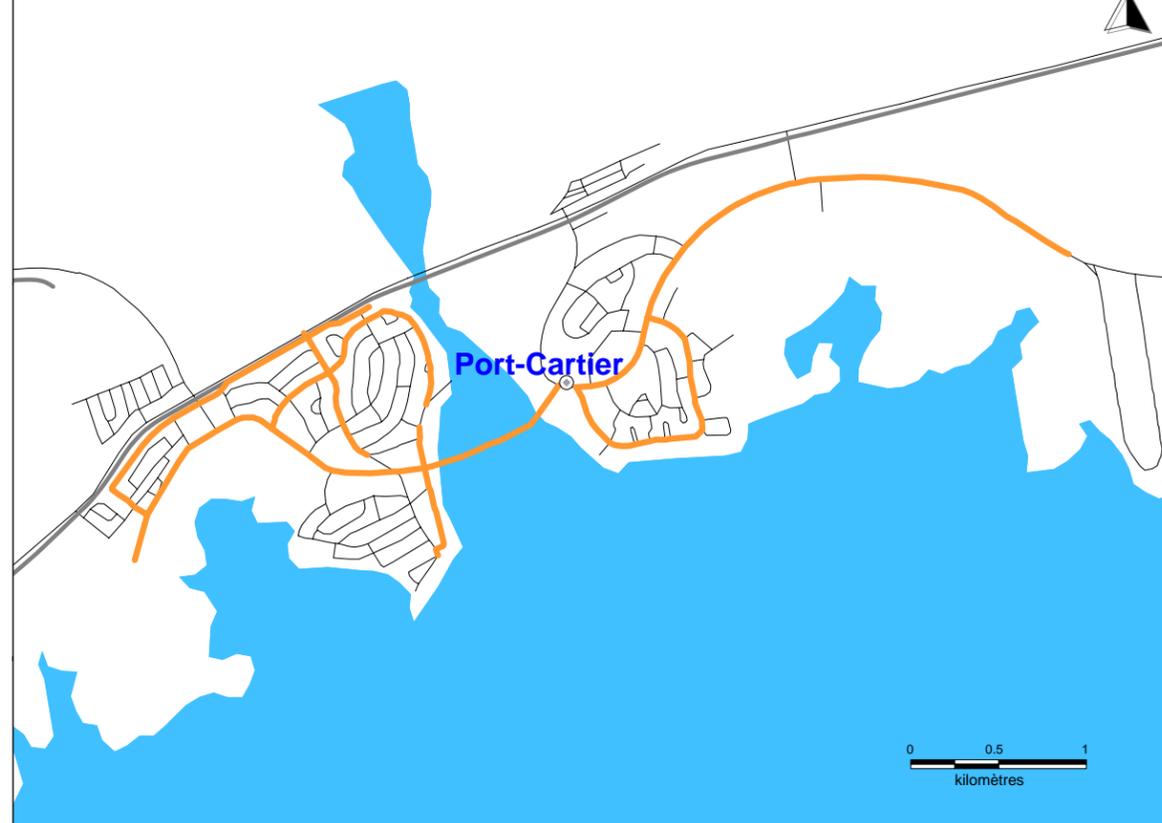
Plan de transport de la Côte-Nord

LE RÉSEAU CYCLABLE

- Réseau routier principal
- Routes et rues locales
- Limite municipale
- - - Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord

- Réseau cyclable existant
- - - Tracé projeté par la municipalité
- Tracé par le MTQ
- - - Tracé projeté selon le plan de développement du corridor récréo-touristique

Agrandissement de la ville de Port-Cartier



Agrandissement de la ville de Sept-Îles

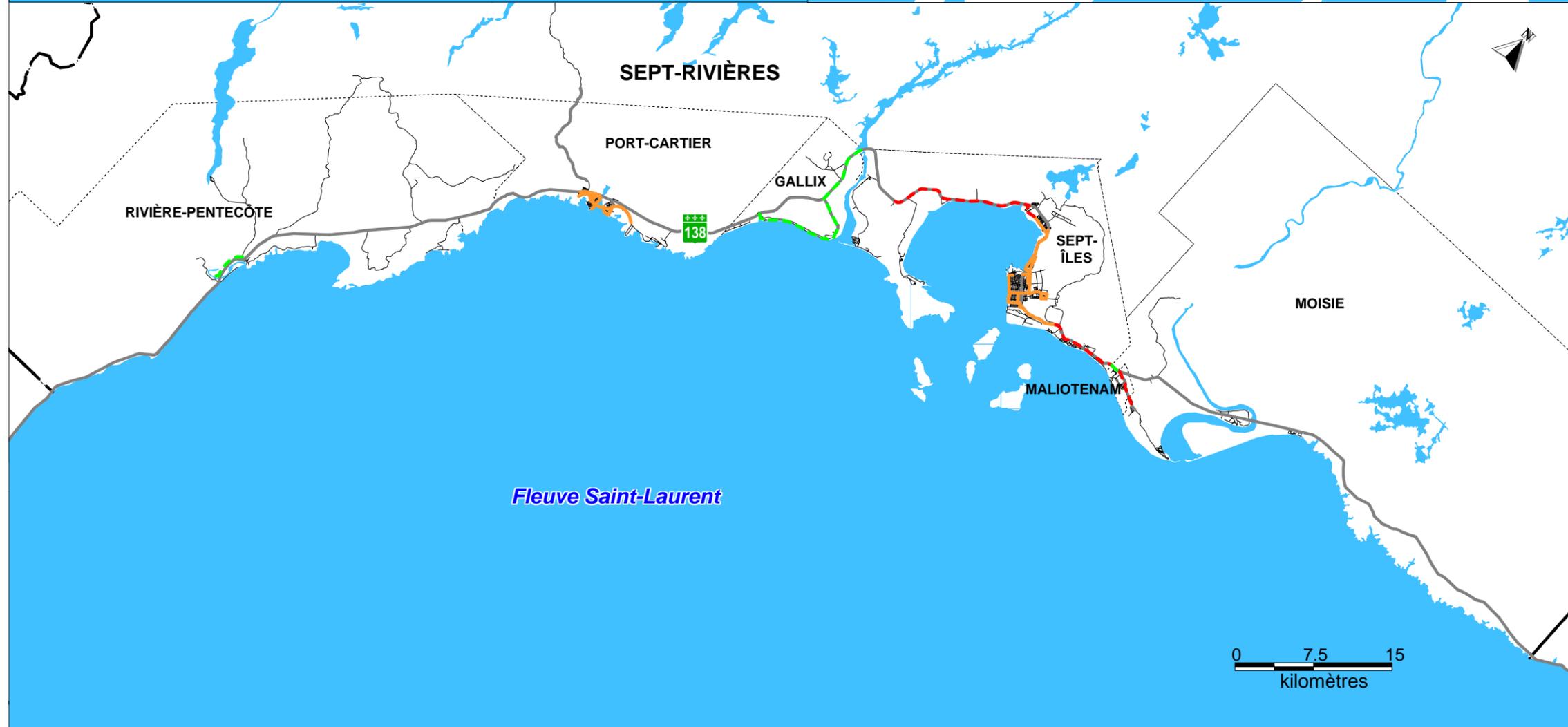


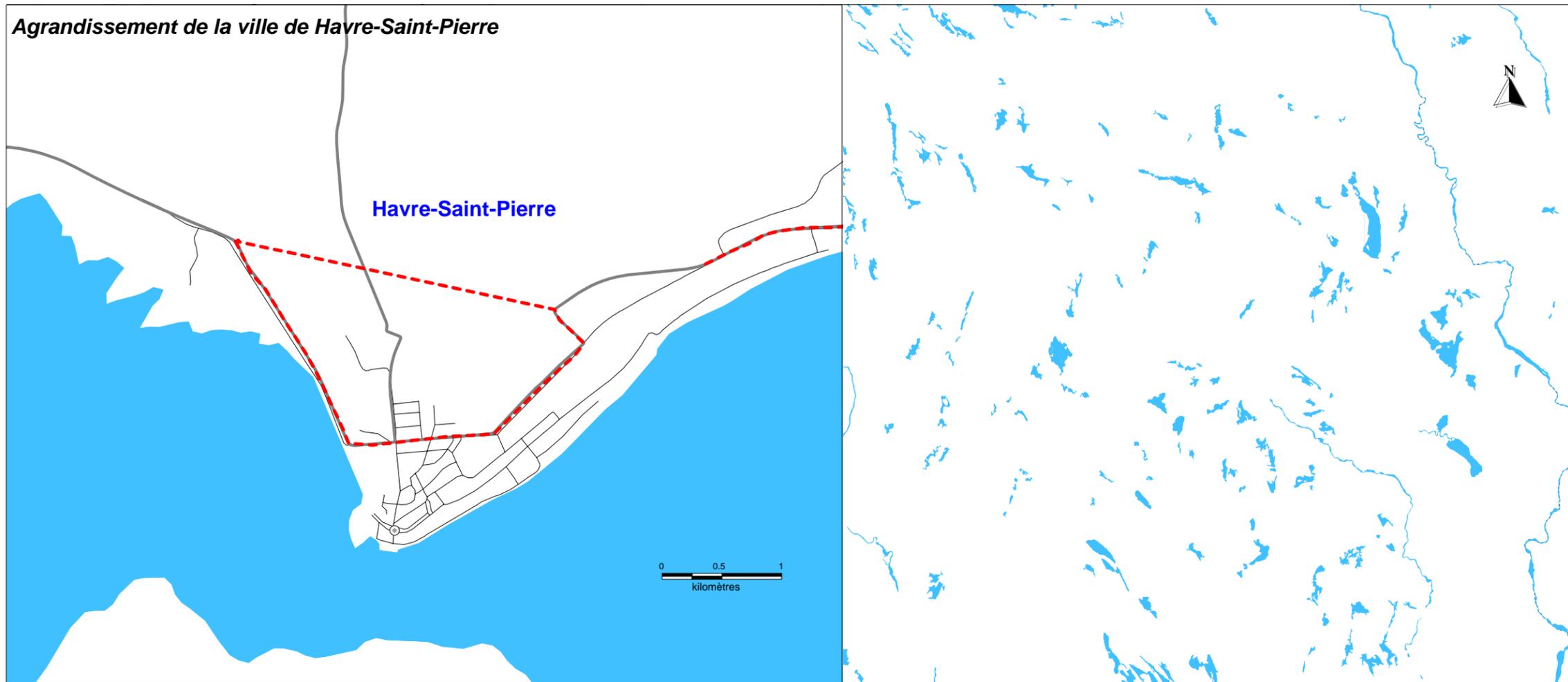
Plan de transport de la Côte-Nord

LE RÉSEAU CYCLABLE

-  Réseau routier principal
-  Routes et rues locales
-  Limite municipale
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord

-  Réseau cyclable existant
-  Tracé projeté par la municipalité
-  Tracé par le MTQ
-  Tracé projeté selon le plan de développement du corridor récréo-touristique





Plan de transport de la Côte-Nord

LE RÉSEAU CYCLABLE

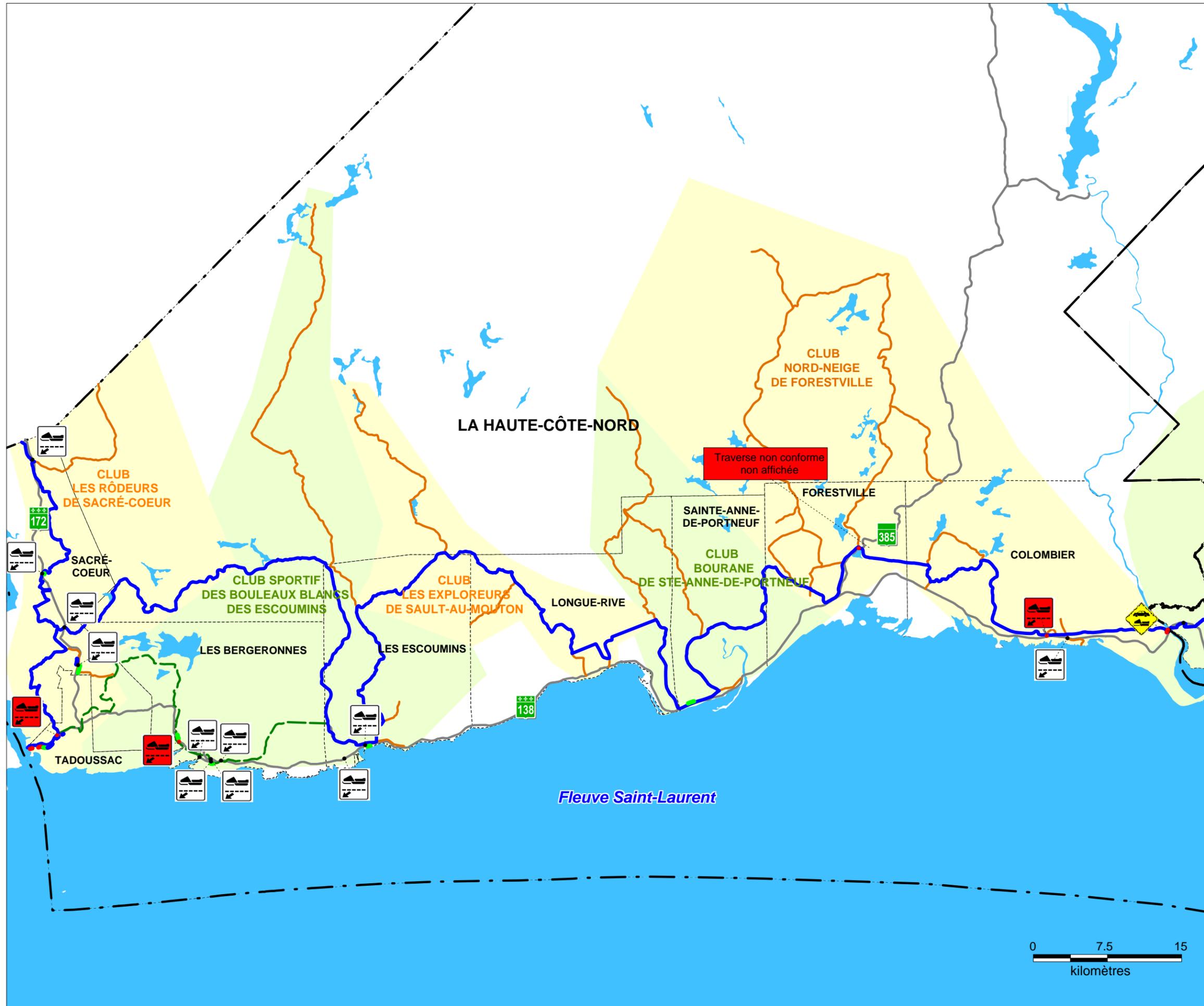
- Réseau routier principal
- Routes et rues locales
- Limite municipale
- . Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord

- Réseau cyclable existant
- - - Tracé projeté par la municipalité
- Tracé par le MTQ
- - - Tracé projeté selon le plan de développement du corridor récréo-touristique



Plan de transport de la Côte-Nord

TRAVERSES DE MOTONEIGE ET CIRCULATION DANS LES EMPRISES



- Réseau routier principal
- Sentier de motoneige Trans-Québec
- Sentier de motoneige régional
- Sentier de motoneige local
- Limite de municipalité régionale de comté et de la basse côte-Nord

- Chaussée partagée
- Traverse de motoneige conforme
- Traverse de motoneige non conforme

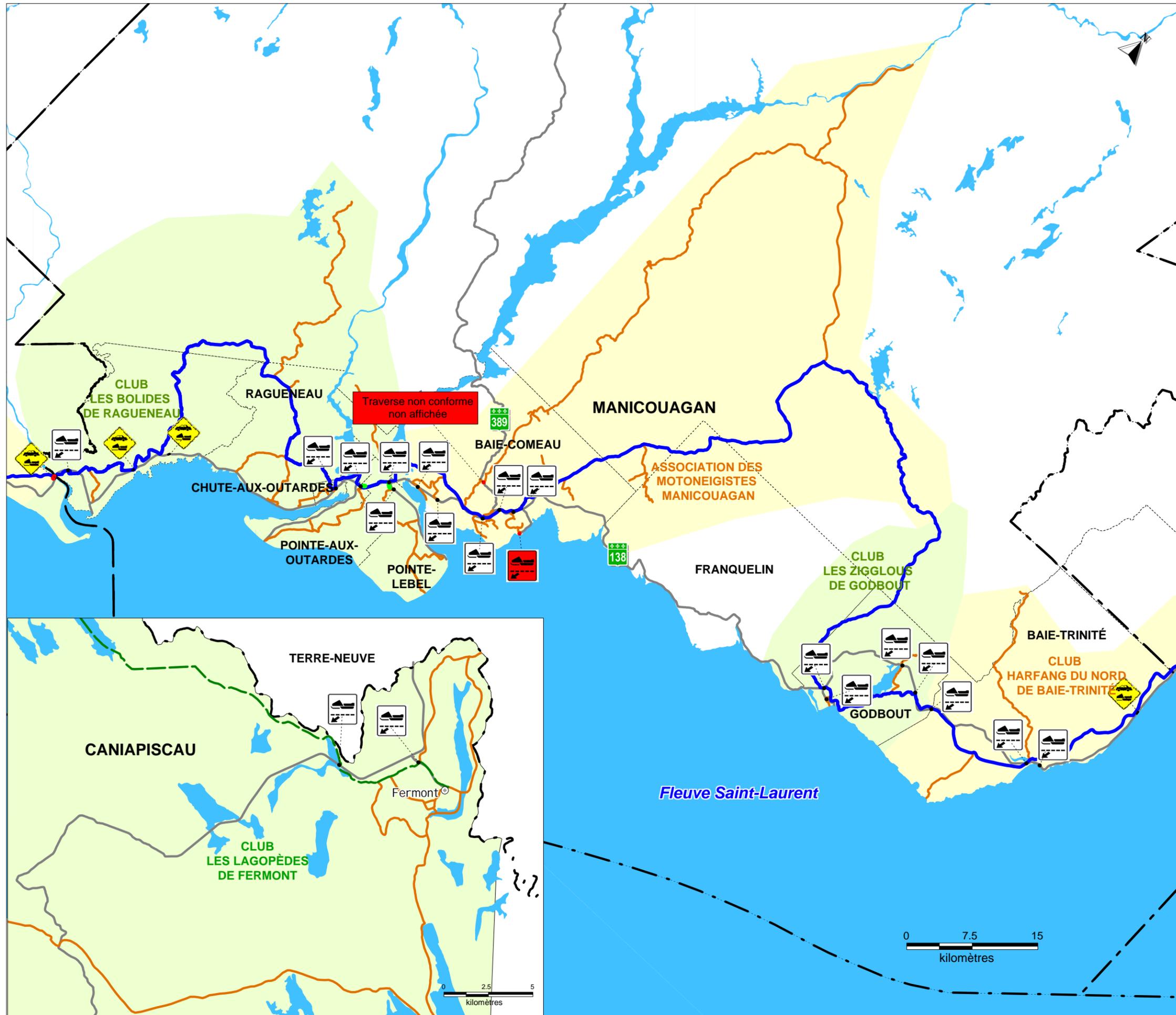
- Sentiers dans l'emprise du Ministère:
- Dégagement (1) moins de 3 m
 - de 3 à 6 m
 - plus de 6 m



(1) Le dégagement est mesuré à partir de la ligne de rive de la chaussée jusqu'à la rencontre du sentier de motoneige

Plan de transport de la Côte-Nord

TRAVERSES DE MOTONEIGE ET CIRCULATION DANS LES EMPRISES



- Réseau routier principal
- Sentier de motoneige Trans-Québec
- Sentier de motoneige régional
- Sentier de motoneige local
- Limite de municipalité régionale de comté et de la basse côte-Nord

- Chaussée partagée
- Traverse de motoneige conforme
- Traverse de motoneige non conforme

- Sentiers dans l'emprise du Ministère:
- Dégagement (1) moins de 3 m
- de 3 à 6 m
- plus de 6 m

(1) Le dégagement est mesuré à partir de la ligne de rive de la chaussée jusqu'à la rencontre du sentier de motoneige

Plan de transport de la Côte-Nord

TRAVERSES DE MOTONEIGE ET CIRCULATION DANS LES EMPRISES

-  Réseau routier principal
-  Sentier de motoneige Trans-Québec
-  Sentier de motoneige régional
-  Sentier de motoneige local
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la basse côte-Nord

-  Chaussée partagée
-  Traverse de motoneige conforme
-  Traverse de motoneige non conforme

- Sentiers dans l'emprise du Ministère:
- Dégagement (1)  moins de 3 m
-  de 3 à 6 m
-  plus de 6 m



(1) Le dégagement est mesuré à partir de la ligne de rive de la chaussée jusqu'à la rencontre du sentier de motoneige



Plan de transport de la Côte-Nord

ROUTE BLANCHE

-  Sentier de motoneige balisé
-  Route importante
-  Limite de municipalité régionale de comté et de la Basse-Côte-Nord
-  Refuge
-  Hébergement
-  Restauration
-  Essence
-  Atelier de réparation

