

VISION DES TRANSPORTS
POUR LA CÔTE-NORD
(document pour consultation)

VERSION AVRIL 1998

PRÉAMBULE

Le 30 septembre 1996, au cours de conférences de presse tenues à Sept-Îles et à Baie-Comeau, le ministère des Transports du Québec, avec la collaboration du Conseil régional de développement de la Côte-Nord, annonçait la mise en marche du processus d'élaboration du plan de transport de la Côte-Nord. Ce processus comprend les étapes suivantes :

- Élaboration de la problématique des transports sur la Côte-Nord ainsi que des perspectives et une vision pour les années à venir ;
- Consultation du milieu sur ces perspectives et cette vision ;
- Élaboration d'une proposition de plan de transport ;
- Consultation sur cette proposition de plan de transport ;
- Adoption et suivi du plan de transport.

La première étape de ce processus a d'abord consisté en la réalisation de plusieurs monographies sectorielles se rattachant à la problématique des transports de la Côte-Nord : évolution démographique de la région, activités économiques, situation du transport maritime, du transport aérien, du transport ferroviaire, du transport routier, du transport collectif, du transport hors route, etc. Puis, à partir de ces études, l'évolution tendancielle des transports pour la Côte-Nord a été dégagée. De cette évolution, des enjeux, des orientations et des axes d'intervention potentiels ont été énoncés.

Aux fins de consultation du milieu, le présent document présente cette vision des transports pour la Côte-Nord. À cet effet, on y retrouve les principaux éléments énoncés précédemment mais aussi, au tout début du document, un sommaire présentant les enjeux, les orientations préliminaires et les axes d'intervention potentiels qui pourraient être retenus pour faire l'objet d'analyses plus élaborées.

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Comité directeur

M. Yvan A. Tremblay, directeur, Direction de la Côte-Nord
Président du Comité directeur

M. François Bissonnette, urbaniste, Service de l'économie, des statistiques et de l'encadrement des plans de transport, Direction de la planification des transports

M. Mario Desbiens, agent de recherche et de planification socio-économique, Service des inventaires et du plan, Direction de la Côte-Nord

M. Alain Labonté, chef du Service des normes en transports maritime, aérien et ferroviaire, Direction du transport multimodal

M. Claude Martin, chef du Service des politiques, Direction du transport terrestre des personnes

M. Doris Mercier, chef du Service des inventaires et du plan, Direction de la Côte-Nord

M. Huan Nguyen, chef du Service du support technique, Direction générale de Québec et de l'Est

M^{me} Louise de la Sablonnière, chef du Service de l'économie, des statistiques et de l'encadrement des plans de transport, Direction de la planification des transports

M. Yvon Forest, directeur général du Conseil régional de développement de la Côte-Nord

M^{me} Lise Lévesque, sous-ministre adjointe au développement des régions, Secrétariat au développement de la région de la Côte-Nord

Coordination technique

M. François Bissonnette, urbaniste, Service de l'économie, des statistiques et de l'encadrement des plans de transport, Direction de la planification des transports

M. Mario Desbiens, agent de recherche et de planification socio-économique, Service des inventaires et du plan, Direction de la Côte-Nord

ÉQUIPE DE REALISATION

Comité technique

M. Doris Mercier, Chef du Service des inventaires et du plan, Direction de la Côte-Nord
Président du Comité technique

M. François Bissonnette, urbaniste, Service de l'économie, des statistiques et de l'encadrement des plans de transport, Direction de la planification des transports

M^{me} Joëlle Chauveau, agente d'information, Service du support à la gestion, Direction de la Côte-Nord

M. Mario Desbiens, agent de recherche et de planification socio-économique, Service des inventaires et du plan, Direction de la Côte-Nord

M. Réjean Drouin, agent de recherche et de planification socio-économique, Service des politiques, Direction du transport terrestre des personnes

M^{me} Suzanne Hénault, agente de recherche et de planification socio-économique, Service de l'économie, des statistiques et de l'encadrement des plans de transport, Direction de la planification des transports

M. Pierre Lord, ingénieur en circulation et sécurité, Service du support technique, Direction générale de Québec et de l'Est

M. Jean-Louis Ratté, agent de recherche et de planification socio-économique, Service du support technique, Direction générale de Québec et de l'Est

M. Jacques Ruel, ingénieur, Service des normes en transports maritime, aérien et ferroviaire, Direction du transport multimodal

M. Yvon Forest, directeur général du Conseil régional de développement de la Côte-Nord

M^{me} Nathalie Ouellet, agente de développement, Conseil régional de développement de la Côte-Nord.

Plusieurs autres personnes contribuent à la réalisation du plan de transport de la Côte-Nord. Leurs coordonnées et leur contribution apparaissent dans les études techniques du plan.

Quant à l'assistance technique pour la réalisation du présent document, elle est principalement l'œuvre de M^{me} Monique Gosselin du Service de la cartographie, de M^{me} Guylaine Boily du Service de l'économie, des statistiques et de l'encadrement des plans de transport et de M^{me} Pierrette Martel du Service des inventaires et du plan de la Direction de la Côte-Nord.

Sommaire

La réalisation du plan de transport est influencée par plusieurs instruments stratégiques relevant directement du ministère des Transports ou auxquels celui-ci est associé : orientations stratégiques du Ministère, politiques gouvernementales, schémas d'aménagement des MRC, plan de développement stratégique du CRD, etc.

Le plan de transport est aussi influencé par les caractéristiques physiques du milieu, les potentialités économiques de la région, les populations à desservir, l'état de développement des infrastructures en place.

La Côte-Nord se distingue par la dimension du territoire, la dispersion des ressources à exploiter, la dispersion de sa population, la présence marquée de tous les modes de transport. On y observe en particulier un réseau de transport multimodal bien élaboré qui doit avant tout son développement aux besoins d'exploitation et d'expédition des ressources naturelles du milieu. On y observe également une fragilité de ce réseau, en partie en raison de sa forte dépendance envers le dynamisme économique régional, mais aussi en raison de la quantité et des dimensions des infrastructures en place pour desservir une faible population dispersée sur un très grand territoire. De plus, bien des infrastructures de transport dépendent localement d'une seule activité économique.

Conséquemment, les grands enjeux et les orientations préliminaires de la vision des transports pour la Côte-Nord sont d'abord orientés sur la préservation des réseaux existants et l'amélioration de ceux-ci dans une perspective de soutien économique et de desserte efficace de toutes les communautés au moindre coût. Ces grands enjeux et ces orientations sont également élaborés et présentés en prenant en compte les choix stratégiques du ministère des Transports axés sur ce soutien au développement économique des régions, sur le développement de l'intermodalité et de l'intégration des systèmes de transport des personnes et des marchandises, sur la mobilité et la sécurité des usagers des équipements de transport et sur la concertation avec les partenaires. Ces grands enjeux et ces orientations préliminaires sont les suivants :

Sommaire

GRANDS ENJEUX	ORIENTATIONS PRÉLIMINAIRES
1- Les liens extrarégionaux et la complémentarité des systèmes de transport.	<ul style="list-style-type: none">a) Assurer l'efficacité de la traverse du Saguenay ;b) Améliorer la route 389 comme lien interprovincial ;c) Consolider et/ou favoriser les liens interrives du Saint-Laurent ;d) Favoriser un plus grand recours aux modes maritime et ferro-maritime pour le transport des marchandises ;e) Assurer un réseau de base pour le transport collectif des personnes.
2- La desserte des localités isolées.	<ul style="list-style-type: none">a) Assurer la desserte des localités isolées et en améliorer l'efficacité au meilleur coût.
3- La fonctionnalité et la sécurité du réseau routier, particulièrement pour la route 138.	<ul style="list-style-type: none">a) Corriger les sites accidentogènes ;b) Améliorer la fluidité aux endroits problématiques ;c) Limiter les impacts du trafic lourd ;d) Minimiser les conflits entre les différents usagers dans les traversées d'agglomération ;e) À l'extérieur des agglomérations, limiter les accès privés ;f) Protéger les voies d'accès aux infrastructures portuaires et aéroportuaires.

Ces enjeux et ces orientations se traduisent en axes d'intervention potentiels que nous présentons à l'échelle des MRC, cette échelle permettant de mieux saisir toutes les relations entre le transport, le développement des communautés, l'environnement et l'aménagement du territoire et d'engager dans un premier temps les discussions avec le milieu à un niveau plus familier. Ces axes sont présentés selon le type de responsabilité que peut y assumer le MTQ et divers intervenants. À la fin de chacun de ceux-ci, il est indiqué à quel grand enjeu et à quelle orientation ils peuvent se rattacher; par exemple, si cet axe se rapporte au premier grand enjeu et à la deuxième orientation de cet enjeu, on indique 1b.

Sommaire

Toutefois, avant de présenter ces axes d'intervention potentiels que l'on peut rattacher à l'un ou l'autre des territoires des MRC de la Côte-Nord, il est à noter qu'il y a quelques sujets qui sont communs à l'ensemble du territoire de la Côte-Nord. Ces sujets sont les suivants :

- La gestion des corridors routiers ;
- L'intégration du transport collectif ;
- La planification du réseau de chemins forestiers ;
- Le développement des réseaux de motoneige et de pistes cyclables.

Ainsi, le réseau routier sur la Côte-Nord est caractérisé par l'unicité des liens (il n'y a qu'une route pour desservir la Côte-Nord et pour se rendre au Labrador) et conséquemment il faut en préserver l'efficacité. À cet effet, une démarche conjointe MTQ-MRC de gestion des corridors routiers par itinéraire devrait permettre une meilleure protection de ceux-ci. Bien que ce sujet soit commun à l'ensemble des MRC, son importance fait en sorte que ce thème est également traité dans chaque MRC.

L'intégration du transport collectif est également un thème commun à tous les territoires. Un grand nombre d'organismes se partagent actuellement la responsabilité des services de transport sur la Côte-Nord, ce qui contraste avec les clientèles faibles et dispersées. Avec la tendance au vieillissement et la responsabilisation des municipalités, un important questionnement se pose pour ces organismes, soit le maintien et l'efficacité d'un réseau de base pour le transport collectif. Il existe présentement, au Québec, une volonté de mettre en commun les services de transport collectif en prenant pour appui le transport adapté, le transport municipal, celui des commissions scolaires et celui offert par les établissements de santé. Afin d'inciter les organismes à améliorer leurs services, à rationaliser leurs ressources, tout en fournissant les outils nécessaires à cette fin, le MTQ entend modifier, au besoin, les paramètres du programme d'aide au transport adapté et assouplir la réglementation du transport par taxi.

La planification du réseau de chemins forestiers est un autre axe d'intervention qui trouve écho dans presque toutes les MRC. Cependant, comme ce réseau est sous la responsabilité d'un autre ministère, le ministère des Transports ne peut que souhaiter et soutenir tout effort de concertation des multiples organismes et des citoyens touchés par le développement de ce réseau.

Enfin, le développement des réseaux de motoneige et de voies cyclables est un autre axe d'intervention dont les initiatives proviennent surtout des municipalités et des organismes locaux. Le ministère des Transports soutiendra ces initiatives dans la mesure où elles répondront aux orientations et aux politiques qu'il s'est données dans ces modes de transport associés davantage au monde du loisir.

Les axes d'intervention que l'on peut rattacher au territoire de chaque MRC en particulier sont les suivants :

Sommaire

MRC de La Haute-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Étudier les moyens d'assurer à court, moyen et long terme l'efficacité de la traverse du Saguenay. (1.a)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • MRC de La HCN et autres MRC du territoire, • STQ, • Autres intervenants.
2- Étudier l'opportunité de contourner ou de réaménager les agglomérations de Saint-Paul-du-Nord et de Sault-au-Mouton de même que celles de Sainte-Anne-de-Portneuf. (3.a,b,c,d)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalité de Saint-Paul-du-Nord/Sault-au-Mouton, Sainte-Anne-de-Portneuf, • Autres intervenants.
3- Relocaliser la route 138 où elle est menacée par l'érosion et l'instabilité des berges du fleuve Saint-Laurent. (3)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités concernées, • Autres intervenants.
4- Améliorer la géométrie de la route 138 dans le secteur compris entre Tadoussac et Bergeronnes. (3.a,b)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités concernées, • Autres intervenants.
5- À l'extérieur des agglomérations, gérer le corridor de la route 138 en rapport avec l'urbanisation et la prolifération des accès, et en fonction des caractéristiques régionales. (3.b,c)	MRC/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
6- Réaménager la traversée des agglomérations des Escoumins et de Forestville. (3.a,b)	MTQ/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
7- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif afin de pouvoir mieux desservir la population de la MRC. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • MEQ, • MSSS, • Autres intervenants.

Sommaire

MRC de La Haute-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
8- S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/CRL/ATR Clubs de motoneige	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
9- Promouvoir l'utilisation des infrastructures maritimes à des fins de transport de marchandises. (1.d)	Municipalités/MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Comités locaux, • Autres intervenants, • Fédéral.
10-Procéder aux études concernant la capacité et la fonctionnalité de la route 385.	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
11-Protéger les accès aux infrastructures portuaires de Bergeronnes, Tadoussac, Les Escoumins et Forestville. (3.f)	MTQ/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
12-Promouvoir l'utilisation des traverses du Saint-Laurent. (1.c)	Municipalités/Propriétaires/ MTQ/STQ	<ul style="list-style-type: none"> • Fédéral, • Autres intervenants.
MRC de Manicouagan		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Améliorer la géométrie (courbes et pentes sous-standard, dévers, etc.), la chaussée et la signalisation des routes nationales (routes 138 et 389) et ce, particulièrement dans les segments suivants : Franquelin-Godbout, Baie-Comeau-Manic 2, pente du barrage de Manic 5. (3.b)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités et MRC concernées, • Autres intervenants.

Sommaire

MRC de Manicouagan		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
2- Établir un plan de développement permettant au complexe portuaire de Baie-Comeau d'augmenter sa part dans le transport des marchandises et des personnes. (1.c,d,e)	CAPBC	<ul style="list-style-type: none"> • Fédéral, • MTQ, • Autres intervenants.
3- Protéger les corridors routiers permettant les échanges entre les différents pôles d'activités de l'agglomération de Baie-Comeau, en particulier protéger le corridor de la route 138 et celui du chemin d'accès à l'aéroport de Baie-Comeau à Pointe-Lebel. (3.e,f)	MRC/Municipalités/MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
4- Réaménager les traversées d'agglomération de Chuteaux-Outardes et du secteur Mingan de Baie-Comeau où la sécurité, la circulation et la qualité de vie présentent des déficiences. (3.a,b,f,d)	MTQ/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
5- Étudier la possibilité de dévier le transport du bois de la municipalité de Baie-Comeau. (3.b,c,d)	MTQ/Municipalité	<ul style="list-style-type: none"> • MRC, • Industries concernées, • Autres intervenants.
6- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif afin de pouvoir mieux desservir la population de l'agglomération de Baie-Comeau et de la MRC. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • MEQ (CS), • MSSS, • Autres intervenants.

Sommaire

MRC de Manicouagan		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
7- Maximiser l'utilisation des infrastructures maritimes et ferroviaires pour l'expédition de matières pondéreuses afin de diminuer le transport routier de ces marchandises. (1.d)	Industries concernées/ Municipalités/MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
8- Réorganiser les activités à l'aéroport de Baie-Comeau afin de permettre à celui-ci d'avoir des services adaptés aux besoins des clientèles et aux nouvelles réalités du marché. (1.e)	MRC/Transports Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités, • Autres intervenants.
9- Maintenir des structures portuaires pour les activités de pêche. (1.d)	Utilisateurs/Transports Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités, • Autres intervenants.
10-S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/ATR Clubs de motoneige/CRL	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
MRC de Caniapiscau		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Maintenir et améliorer la route 389, particulièrement le tronçon entre Fire Lake et Mont-Wright et regarder les options de réaménagement et de relocalisation possible. (1.b) (3.a,b)	MTQ/Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités, • MRC, • Labrador, • HQ, • Autres intervenants.

Sommaire

MRC de Caniapiscou		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
2- Analyser un projet d'aménagement de halte routière sur l'ancien site de la municipalité de Gagnon.	MRC/MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Labrador, • Autres intervenants.
3- Assurer la fonctionnalité du réseau national de transport routier : on parle ici du contrôle des usages le long des routes. (3.e)	MTQ/MRC	<ul style="list-style-type: none"> • MRN, • Autres intervenants
4- Améliorer le réseau local près de Schefferville.	Municipalités/MRC	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autochtones, • Autres intervenants.
5- Maintenir et améliorer les services d'infrastructures aéroportuaires desservant la population régionale. (2.a)	Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • MRC, • Municipalités, • Autres intervenants.
6- Réduire le coût du transport aérien en région. (2.a)	Utilisateurs/Compagnies aériennes	<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada, • Autres intervenants.
7- Maintenir les services et les infrastructures ferroviaires desservant la population régionale. (1.d,e)	Fédéral/Compagnies propriétaires	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
8- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif afin de pouvoir mieux desservir la population de la MRC. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • MEQ, • MSSS, • Autres intervenants.
9- Limiter l'implantation d'usages incompatibles en bordure des installations ferroviaires.	MRC/Compagnies propriétaires	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.

Sommaire

MRC de Caniapiscau		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
10-Intégrer le transport ferroviaire à l'intérieur de circuits touristiques.	MRC/Compagnies propriétaires/ Intervenants touristiques	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
11-S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/ATR Clubs de motoneige/CRL	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
MRC de Sept-Rivières		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Améliorer l'aménagement de certains carrefours, la chaussée et la signalisation de la route 138 là où les besoins se feront sentir, en particulier aux intersections suscitant des mouvements de circulation plus importants et conflictuels. (3.a,b)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités concernées, • MRC, • Autres intervenants.
2- Maximiser l'utilisation des infrastructures maritimes et ferroviaires pour l'expédition des matières pondéreuses afin de diminuer le transport routier de ces matières. (1.d) (3.c)	Industries concernées/ Municipalités/MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
3- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif, afin de pouvoir mieux desservir la population des municipalités de Sept-Îles, de Port-Cartier et la MRC dans son ensemble. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • MEQ (CS), • MSSS, • Autres intervenants.

Sommaire

MRC de Sept-Rivières		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
4- S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/ATR/ Clubs de motoneige/CRL	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
5- Protéger les corridors routiers permettant les échanges entre les différents pôles d'activités de la MRC, en particulier le tronçon Port-Cartier-Sept-Îles, de même que le lien vers Pointe-Noire. (3.e,f)	MRC/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
6- Favoriser une tarification aérienne compétitive pour inciter l'utilisation du mode aérien pour la circulation des personnes vers les grands centres, la Minganie et la Basse-Côte-Nord.(1.e)	Utilisateurs/Compagnies aériennes	<ul style="list-style-type: none"> • Fédéral, • Autres intervenants.
7- Maintenir le lien ferroviaire (QNS&L) vers les localités nordiques et, si possible, maximiser son utilisation à des fins touristiques et d'exploration ou d'exploitation minière ou forestière. (1.e) (2.a)	Fédéral/Compagnies propriétaires	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
8- Revoir les périmètres d'urbanisation afin de minimiser l'étalement urbain et permettre éventuellement de diminuer les coûts de transport adapté et scolaire ainsi que favoriser une armature urbaine facilitant le transport en commun. (1.e) (3.d)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • MEQ (CS), • Autres intervenants.

Sommaire

MRC de Sept-Rivières		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
9- Dans le contexte de la desserte maritime, prendre en compte l'approche commerciale introduite par le MTQ pour optimiser l'organisation des transports pour la région. (1.d)	MRC/Municipalités/Autres intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
MRC de Minganie		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Procéder à la mise en place du double traitement de surface dans le but d'améliorer la qualité de roulement entre Havre-Saint-Pierre et Aguanish.(3)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
2- En raison de l'ouverture de la route 138 jusqu'à Natashquan, procéder aux études concernant la capacité et la fonctionnalité des structures (ponts) récemment soumises à une circulation plus intensive. (3.a,b)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
3- Procéder aux études concernant les sections présentant plusieurs courbes sous-standard afin de proposer des interventions s'il y a lieu, notamment pour le secteur de Havre-Saint-Pierre et le tronçon entre Aguanish et Natashquan. (3.a,b)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités concernées, • Autres intervenants.

Sommaire

MRC de Minganie		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
4- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif afin de pouvoir mieux desservir la population de la MRC. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • MEQ, • MSSS, • Autres intervenants.
5- Déterminer la pertinence d'implanter d'autres infrastructures routières à caractère touristique telles que belvédères, haltes routières, ..., et procéder à l'analyse des secteurs non étudiés de la route 138.	MRC	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités, • MTQ, • Autres ministères (MRN, PRDV), • Autres intervenants.
6- À l'extérieur des agglomérations, gérer le corridor de la route 138 en rapport avec l'urbanisation et la prolifération des accès, et en fonction des caractéristiques régionales, dans le but de permettre une organisation territoriale de qualité. (3.e)	MRC/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres ministères, • Autres intervenants.
7- Maximiser l'intermodalité entre les modes de transport existant sur le territoire de la MRC de la Minganie, et ce, dans le contexte de dévolution instauré par le gouvernement fédéral. (1.d)	Fédéral/MRC/Municipalités/ Utilisateurs	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
8- Maintenir, améliorer et développer, si possible, les liens maritimes et aériens entre l'île d'Anticosti et les régions côtières adjacentes. (1.c) (2.a)	MRC/Intervenants concernés/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.

Sommaire

MRC de Minganie		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
9- S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/ATR/ Clubs de motoneige/CRL	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
10-Dans le contexte de la desserte maritime, considérer l'approche commerciale introduite par le MTQ pour optimiser l'organisation des transports pour la région. (1.d)	MRC/Municipalités/Autres intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
La Basse-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Améliorer les liens routiers entre Aylmer Sound et le quai. (2.a)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalité, • Autres intervenants.
2- Reconstruire le quai d'Aylmer Sound. (2.a)	Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités, • MTQ, • Autres intervenants.
3- Améliorer le service de bateau-passagers pour les localités de Harrington Harbour, Aylmer Sound et Chevery. (2.a)	MTQ/Municipalité	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
4- Analyser l'opportunité de construire une route entre Chevery, Aylmer Sound, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière. (2.a)	MTQ/Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités et/ou localités, • Autres intervenants.

Sommaire

La Basse-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
5- Construire une nouvelle piste d'atterrissage dans la localité de La Romaine, de la joindre au réseau principal et la doter de chemin d'accès fonctionnel. (2.a)	MTQ/Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Autochtones, • Municipalités et/ou localités, • Compagnie aérienne, • Autres intervenants.
6- Reconstruire la route entre Rivière-Saint-Paul et Vieux-Fort. (2.a)	MTQ/Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalité • Autres intervenants.
7- Réaliser, avec les intervenants locaux, la route entre le quai de Pointe-à-la-Truite et l'aéroport de Saint-Augustin. (2.a)	MTQ/Municipalité	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
8- Analyser l'opportunité de construire une route entre Pointe-Parent et Kegaska. (2.a)	MTQ/Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités et/ou localités, • Autochtones, • Autres intervenants.
9- Planifier de façon adéquate les liaisons maritimes et aériennes ayant pour but Natashquan et celles à destination de l'est du territoire. (1.e)	Municipalités et/ou localités/ Compagnies aériennes/ MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
10-Analyser le contexte et l'opportunité de réaménager le terminal du traversier de Blanc-Sablon, considérant l'orientation du Labrador et de Terre-Neuve de construire la route Translabradorienne.	Municipalité/Labrador/ Terre-Neuve/Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.

Sommaire

La Basse-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
11-Analyser la possibilité d'améliorations portuaires de La Tabatière. (2.a)	Fédéral/Municipalité et/ou localités	<ul style="list-style-type: none">• Autres intervenants.
12-S'assurer d'un soutien efficace au réseau régional de motoneige (Route Blanche) comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/Clubs de motoneige/ATR/CRL/MTQ	<ul style="list-style-type: none">• Autres intervenants.

Table des matières

PRÉAMBULE

ÉQUIPE DE RÉALISATION	i
SOMMAIRE	iii
TABLE DES MATIÈRES	xix
LISTE DES SIGLES	xxi
LISTE DES FIGURES	xxii
LISTE DES TABLEAUX	xxiii
LISTE DES CARTES	xxiv
INTRODUCTION	1
1- CONTEXTE DE RÉALISATION DU PLAN	3
2- SITUATION ACTUELLE ET SITUATION PRÉVISIBLE DES TRANSPORTS (ÉVOLUTION TENDANCIELLE)	7
2.1 UNE DYNAMIQUE RÉGIONALE EN TRANSPORT DÉPENDANTE DU DÉVELOP- PEMENT ÉCONOMIQUE MAIS AUSSI DES CARACTÉRISTIQUES DU MILIEU	7
2.2 UN RÉSEAU MARITIME IMPOSANT CONSTITUANT L'ASSISE DU DÉVELOP- PEMENT DE LA CÔTE-NORD	12
2.3 UN RÉSEAU FERROVIAIRE COMME ÉLÉMENT INDISPENSABLE DU TRANSPORT INTERMODAL	25

Table des matières (suite)

2.4 UN RÉSEAU AÉRIEN MIEUX ADAPTÉ.....	27
2.5 UN RÉSEAU ROUTIER NATIONAL UNIQUE UTILISÉ À PLUSIEURS FINS	31
2.6 UN RÉSEAU D'ACCÈS DE CHEMINS FORESTIERS DEMANDANT UNE PLUS GRANDE PLANIFICATION	50
2.7 UN PROJET D'INTÉGRATION DES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF	53
2.8 UN TRANSPORT DE TYPE MOINS TRADITIONNEL COMME SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE	61
3 - DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE, ENJEUX, ORIENTATIONS PRÉLIMINAIRES	65
3.1 DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE.....	65
3.2 PREMIER GRAND ENJEU : LES LIENS EXTRARÉGIONAUX ET LA COMPLÉMENTARITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT	70
3.3 DEUXIÈME GRAND ENJEU : LA DESSERTE DES LOCALITÉS ISOLÉES	73
3.4 TROISIÈME GRAND ENJEU : LA FONCTIONNALITÉ ET LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER, PARTICULIÈREMENT EN CE QUI A TRAIT À LA ROUTE 138	74
3.5 LES AUTRES ENJEUX	78
4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS	81
4.1 POLITIQUES, PROGRAMMES ET AUTRES INTERVENTIONS GOUVERNEMENTALES.....	81
4.2 LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS SOUMIS À LA CONSULTATION DU MILIEU.....	83

LISTE DES SIGLES

APC	ADMINISTRATION PORTUAIRE CANADIENNE
ATR	ASSOCIATION TOURISTIQUE RÉGIONALE
CRD	CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT
CRL	CONSEIL RÉGIONAL DES LOISIRS
CAPBC	CORPORATION D'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE BAIE-COMEAU
CFC	CHEMIN DE FER CARTIER
CFRR	CHEMIN DE FER DE LA RIVIÈRE ROMAINE
DJMA	DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL
DJME	DÉBIT JOURNALIER MOYEN ESTIVAL
DJMH	DÉBIT JOURNALIER MOYEN HIVERNAL
DOR	DOCUMENT D'OBJET DE RÉVISION
HQ	HYDRO-QUÉBEC
IOC	COMPAGNIE IRON ORE
MEQ	MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION DU QUÉBEC
MRC	MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ
MRN	MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES
MSSS	MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX
MTQ	MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
ORT	ORGANISMES RÉGIONAUX DE TRANSPORT
PRDV	PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLÉGIATURE
QNS & L	QUEBEC NORTH SHORE AND LABRADOR
QIT	QUÉBEC FER ET TITANE (QUEBEC IRON AND TITANIUM)
LAU	LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME
SAAQ	SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Processus de réalisation d'un plan de transport	1
Figure 2 :	Le plan de transport et les instruments stratégiques.....	3
Figure 3 :	Évolution de la circulation observée au compteur permanent (Baie-Sainte-Catherine) et au traversier Tadoussac-Baie-Sainte- Catherine.....	32
Figure 4 :	Évolution du nombre et du type de véhicules lourds sur le traversier Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine	33
Figure 5 :	Hypothèses de projection de la demande au traversier Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine	34
Figure 6 :	Débits observés sur la route 138, Côte-Nord, 1994	35
Figure 7 :	Évolution de la circulation sur la Côte-Nord	36
Figure 8 :	Débits annuels de transport du bois et des produits du bois sur le réseau national selon les estimations 1990-1995-1996	38
Figure 9 :	Indicateurs de sécurité routière sur la route 138	39
Figure 10 :	Statistiques d'accidents sur la route 138 (comportant blessé léger, blessé grave ou mortalité).....	40
Figure 11 :	Niveau de service actuel sur la route 138	45
Figure 12 :	Corridor de la route 138 : Principales affectations riveraines.....	47

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Marchandises manutentionnées dans les principaux ports du Québec et du Canada	12
Tableau 2 :	Volume et valeur des pêcheries en 1995 dans les localités ayant transbordé au moins 100 tonnes métriques (TM) de poisson	15
Tableau 3 :	Transport du minerai de fer	25
Tableau 4 :	Développements aux abords de la route 138.....	46
Tableau 5 :	Organisation du transport collectif.....	55
Tableau 6 :	Les grands enjeux et les orientations préliminaires de la vision des transports pour la Côte-Nord	69

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Situation géographique	9
Carte 2 : Principaux équipements de transport.....	13
Carte 3 : Installations maritimes en 1996.....	17
Carte 4 : Réseau aéroportuaire en 1996.....	29
Carte 5 : Caractéristiques géométriques du réseau routier	41
Carte 6 : Route 389 : le type de terrain et les courbes sous-standard rencontrées.....	43
Carte 7 : Estimation de l'utilisation des routes d'accès aux terres publiques, 1995.....	51
Carte 8 : Infrastructures et services de base du transport collectif (scolaire, adapté, en commun).....	57
Carte 9 : Infrastructures et services de base en transport collectif (interurbain, taxi)	59
Carte 10 : Sentiers de motoneige	63
Carte 11 : Région administrative de la Côte-Nord 09	85

INTRODUCTION

L'évolution socio-démographique du Québec, les préoccupations grandissantes de la population à l'égard des questions de qualité de vie, d'aménagement du territoire et de développement régional ont incité le ministère des Transports à accroître ses activités en matière de planification des transports. Dans ce contexte, la réalisation de plans de transport pour diverses régions du Québec a été entreprise depuis quelques années.

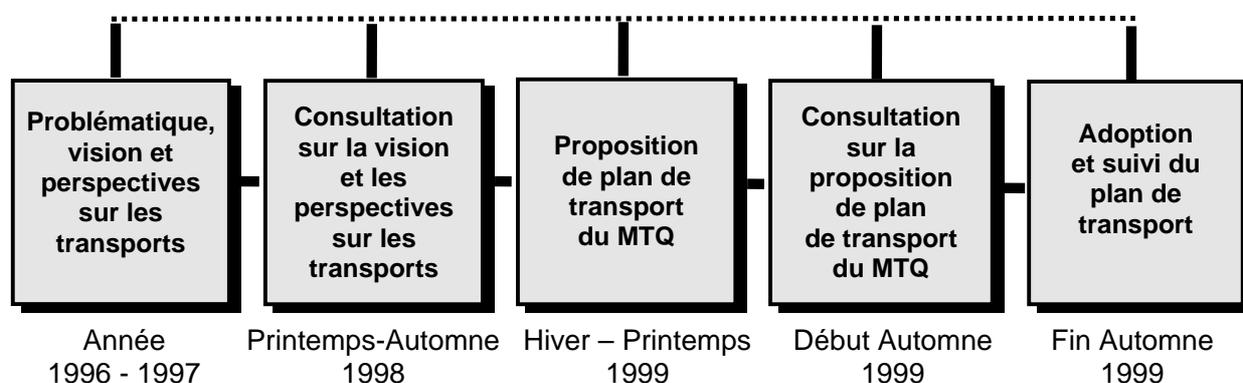
Le plan de transport est l'instrument privilégié par le Ministère pour identifier, à partir d'une vision globale des transports, de l'aménagement du territoire et du développement économique régional, les interventions prioritaires qui permettront de répondre adéquatement aux besoins de déplacement dans chaque région du Québec. La population et les divers intervenants du milieu sont aussi associés à la réalisation des plans par l'intermédiaire d'activités d'information et de consultation.

Le plan de transport de la Côte-Nord a été entrepris en 1996 par la collecte et l'analyse d'une masse de renseignements d'ordre technique. Les études en découlant ont conduit au dégagement d'enjeux régionaux, à l'évaluation d'orientations préliminaires en transport et à l'énoncé de moyens d'intervention possibles pour répondre à ces orientations.

Cette démarche constitue la première étape d'un processus de réalisation menée par le MTQ avec la collaboration du CRD.

La figure 1 ci-dessous présente les cinq grandes étapes composant ce processus.

FIGURE 1 - PROCESSUS DE RÉALISATION D'UN PLAN DE TRANSPORT



Introduction

Le présent document s'inscrit dans la deuxième étape du processus de réalisation du plan de transport soit une consultation du milieu sur une vision des transports pour la Côte-Nord. Il a été élaboré et structuré afin de permettre aux représentants des différentes composantes de la société nord-côtière d'émettre leur avis sur les analyses déjà effectuées et sur les axes d'intervention potentiels.

Ainsi donc, on retrouve d'abord une synthèse des orientations gouvernementales et ministérielles qui encadrent la réalisation du plan, ainsi qu'une présentation du contexte de réalisation dans lequel il s'inscrit.

En seconde partie, l'évolution tendancielle des transports sur la Côte-Nord est exposé en prenant en considération le développement de la région. De fait, pour chacun des modes de transport, l'étroite interdépendance du développement de ceux-ci avec le développement économique régional est présenté ainsi que les tendances observées pour les années à venir.

En troisième lieu, les grands enjeux qui se dégagent des tendances observées sont énoncés. Puis des orientations préliminaires qui réagissent à ces grands enjeux mais qui également tiennent compte des orientations et des objectifs poursuivis par le gouvernement, le ministère des Transports et la région sont émises.

En dernier lieu, des axes d'intervention potentiels par MRC, qui tiennent compte des analyses du ministère des Transports mais également de la démarche de révision des schémas d'aménagement, sont énumérés.

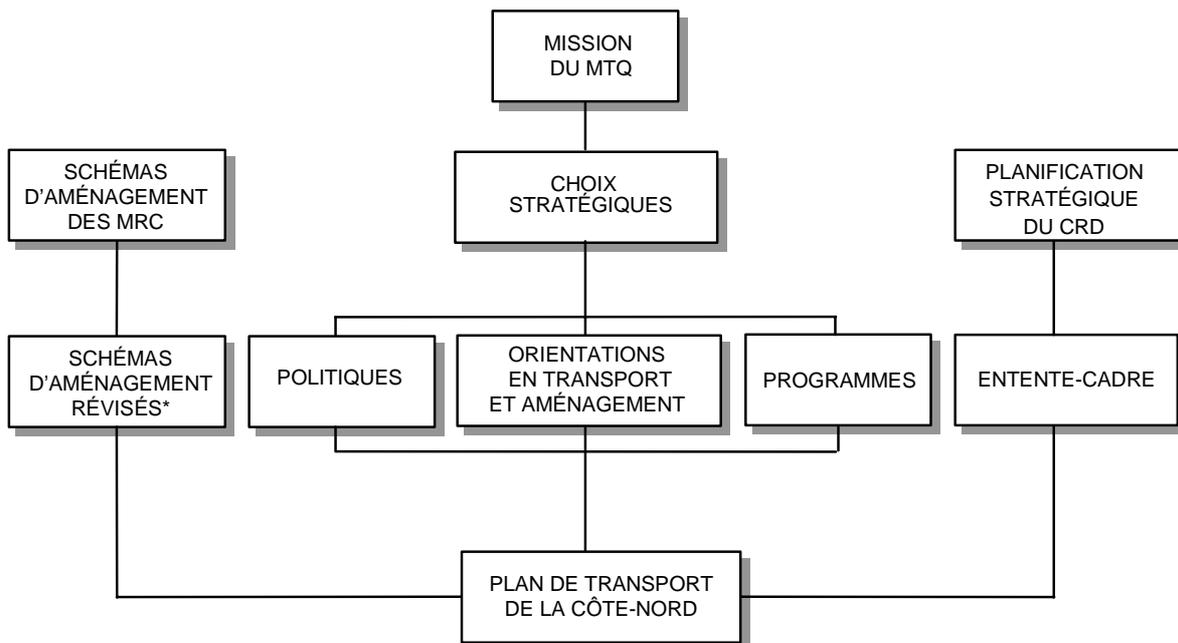
La consultation devrait permettre de retenir les axes d'intervention qui méritent de faire l'objet d'analyses plus poussées et ainsi de possiblement faire partie de la proposition de plan de transport.

1 - CONTEXTE DE RÉALISATION DU PLAN

La réalisation du plan de transport de la Côte-Nord est encadrée par la démarche de planification stratégique entreprise par le ministère des Transports au cours des dernières années et qui précise notamment sa mission et ses choix stratégiques. Le plan de transport est aussi guidé par les orientations en matière d'aménagement du territoire qui ont été formulées dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement des communautés urbaines et des municipalités régionales de comté. Les politiques et les programmes du Ministère permettent également de baliser la démarche du plan.

Cette démarche tient également compte de deux processus importants de planification ayant cours dans le milieu, soit la planification stratégique du CRD et le processus de révision des schémas d'aménagement des MRC (voir figure 2). Enfin, l'élaboration du plan de transport de la Côte-Nord tient compte des réalités économiques, politiques et environnementales, nationales et internationales qui l'entourent.

FIGURE 2 - LE PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD ET LES INSTRUMENTS STRATÉGIQUES



* Les cinq MRC couvertes par le plan de transport de la Côte-Nord ont amorcé, conformément à la LAU, le processus de révision de leurs schémas.

1 - Contexte de réalisation du plan

Voici la synthèse des instruments stratégiques qui encadrent la réalisation du plan de transport de la Côte-Nord :

MISSION DU MTQ

La mission du Ministère consiste à assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Le Ministère réalise sa mission avec le souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

CHOIX STRATÉGIQUES

Les choix stratégiques du Ministère mettent l'accent sur le maintien et l'amélioration des infrastructures et des systèmes de transport de préférence à leur développement, et ce dans une optique d'efficacité économique, de qualité des services et de partenariat. Voici ces orientations stratégiques du Ministère qui encadrent la réalisation du plan de transport :

1. Soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions avec le souci de l'environnement.
2. Assurer la mobilité et la sécurité des usagers.
3. Desservir efficacement la population et offrir des services de qualité.

ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement des communautés urbaines et des MRC, le Ministère a formulé des orientations en matière de transport et d'aménagement du territoire qui s'inscrivent dans ses choix stratégiques. Ces orientations ont été intégrées au document *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement, pour un aménagement concerté du territoire*.

1 - Contexte de réalisation du plan

Les orientations en matière de transport et d'aménagement du territoire qui exercent une forte influence sur le plan de transport de la Côte-Nord sont les suivantes :

Orientations générales

- Préserver les infrastructures de transport, maintenir un service adéquat à l'utilisateur et soutenir le développement socio-économique en optimisant les acquis des différents modes de transport.
- Accroître la sécurité des personnes dans tous les déplacements.

Réseau routier :

- Assurer la conservation du patrimoine routier ;
- Permettre une exploitation efficace et sécuritaire du réseau routier ;
- Assurer une activité minimale de développement du réseau routier.

Transport collectif :

- Favoriser le maintien et l'intégration des systèmes de transport collectif ;

Transport maritime, aérien et ferroviaire :

- Assurer le maintien des services de transport maritime, aérien et ferroviaire.

POLITIQUES ET PROGRAMMES

Certaines politiques et certains programmes adoptés par le Ministère ou en cours d'élaboration encadrent aussi la formulation des orientations et la nature des hypothèses d'intervention proposées. Les programmes et les politiques les plus significatifs dans le cadre de l'élaboration du plan de transport de la Côte-Nord sont les suivants :

- *La politique sur l'environnement ;*
- *La politique sur la sécurité dans les transports;*
- *Le projet de politique sur la gestion des corridors routiers ;*
- *La politique sur le vélo;*
- *La politique sur la circulation des véhicules lourds et des matières dangereuses ;*
- *La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires ;*
- *Le projet d'intégration des modes de transport collectif;*
- *La Loi sur les véhicules hors route.*

1 - Contexte de réalisation du plan

LA RÉVISION DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT DES MRC

La révision des schémas d'aménagement constitue, avec l'élaboration des plans de transport régionaux, un moment privilégié, pour le Ministère, d'établir avec les intervenants du milieu des consensus régionaux sur les priorités à fixer en matière de transport. Les priorités d'intervention retenues dans les plans de transport seront également guidées par les choix stratégiques du Ministère et par les orientations qu'il s'est données en matière de transport et d'aménagement du territoire.

LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT

Le CRD a la tâche de réaliser une démarche de planification stratégique impliquant l'ensemble des intervenants régionaux et le gouvernement. À l'issue de cet exercice, le CRD adopte un plan stratégique de développement dégageant des consensus autour des priorités régionales de développement. Par la suite, le gouvernement signe avec le CRD une entente-cadre portant sur les axes et les priorités de développement auxquels il entend s'associer. La mise en œuvre de cette entente-cadre se traduit par la signature d'ententes spécifiques avec les ministères ou organismes gouvernementaux concernés. Dans certains cas, comme dans la région de la Côte-Nord, l'entente-cadre peut même donner lieu à un engagement visant à élaborer un plan de transport régional.

Pour le plan stratégique de développement de la Côte-Nord 1994-1999, trois grands enjeux ont été définis pour modeler l'avenir de la Côte-Nord, et surtout pour donner corps à la vision de développement régional. Ces trois enjeux sont :

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

Dans l'entente-cadre signée par le gouvernement et le CRD, les principaux points relatifs au transport sont les suivants :

- Améliorer le réseau routier d'intérêt national et provincial ;
- Élaborer le plan de transport multimodal ;
- Résoudre les problèmes d'engorgement à la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine;
- Assurer la distribution des produits pétroliers en Moyenne et Basse-Côte-Nord.

2 - SITUATION ACTUELLE ET SITUATION PRÉVISIBLE DES TRANSPORTS (ÉVOLUTION TENDANCIELLE)

Jusqu'au début des années 80, les réseaux de transport de la Côte-Nord se sont développés en fonction d'une forte croissance régionale de presque toutes les activités économiques et dans des perspectives d'une expansion quasi continue. La récession du début des années 80 a permis une prise de conscience que cette croissance n'est pas illimitée ; elle a aussi fait prendre conscience du besoin de consolidation des acquis en transport.

L'évolution tendancielle du milieu et des activités économiques va certes continuer de marquer l'évolution des transports de la Côte-Nord ; cependant, la façon dont l'on protégera et mettra en valeur les infrastructures existantes marquera également cette évolution.

2.1 UNE DYNAMIQUE RÉGIONALE EN TRANSPORT DÉPENDANTE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE MAIS AUSSI DES CARACTÉRISTIQUES DU MILIEU

2.1.1 UNE RÉGION IMMENSE ET UNE POPULATION DISPERSÉE

Avec ses cinq MRC et le territoire de la Basse-Côte-Nord, près d'une quarantaine de municipalités et neuf réserves amérindiennes, la Côte-Nord comptait 103 000 habitants en 1996, soit globalement 1,5 % du poids démographique du Québec. Elle est la deuxième plus vaste région du Québec, après le Nord du Québec. Son territoire couvre 328 683 km² dont 99 % appartient au domaine public.

Le long cordon littoral de 1 280 km de Tadoussac jusqu'à Blanc-Sablon a été occupé depuis longtemps par la population d'origine autochtone qui représentait, en 1991, 6 % de la population régionale. Environ 6 500 autochtones sont dispersés aujourd'hui dans huit réserves le long du littoral et une réserve et un territoire réservé au nord du 52^e parallèle.

2.1.2 UNE OCCUPATION DU TERRITOIRE D'ABORD STRUCTURÉE PAR LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES TRADITIONNELLES DE CHASSE, DE PÊCHE ET D'AGRICULTURE

Ce n'est en fait qu'avec les débordements de population des vieilles zones de peuplement du Bas-Canada (Québec) et de Terre-Neuve ainsi qu'avec la fin du contrôle du territoire par les grandes compagnies comme la compagnie de la Baie-d'Hudson que s'est lentement mis en marche, au milieu du XIX^e siècle, le peuplement de la Côte-Nord. La Basse-Côte-Nord et la Minganie sont alors occupées par des Madelinots, des Gaspésiens et des Terre-Neuviens qui implantent tout le long de la côte une série de villages de pêcheurs. La Haute-Côte-Nord voit, avec l'arrivée de populations venant du sud du Québec, l'émergence de plusieurs paroisses agroforestières axées sur l'exploitation de scieries.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2.1.3 UNE CÔTE-NORD MODERNE STRUCTURÉE PAR LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL FORESTIER, MINIER, HYDROÉLECTRIQUE ET DE TRANSFORMATION DE L'ALUMINIUM

Mais la Côte-Nord « moderne », née de l'exploitation forestière et de la production des pâtes et papiers, s'est plutôt développée d'une façon fulgurante avec l'arrivée des grandes entreprises de l'industrie des pâtes et papiers, de l'industrie minière, de l'aluminium et de la production hydroélectrique.

Le développement des entreprises de pâtes et papiers et l'essor minier du fer ont assuré depuis le début des années 50 le développement d'importants complexes industrialo-portuaires à Baie-Comeau dans Manicouagan, à Sept-Îles et Port-Cartier dans Sept-Rivières et à Havre-Saint-Pierre en Minganie. La qualité du système portuaire mis en place par les gouvernements et les grandes entreprises, associée à d'autres avantages de localisation, a attiré d'autres industries de grand gabarit dans l'environnement industrialo-portuaire de Baie-Comeau (aluminerie Reynolds) et de Sept-Îles (aluminerie Alouette).

Aujourd'hui, les deux pôles que sont Baie-Comeau et Sept-Îles se partagent 50 % de la population régionale avec plus de 25 000 habitants chacun et les MRC de Manicouagan et de Sept-Rivières plus de 70 % des emplois régionaux, avec respectivement plus de 18 000 et 14 000 emplois.

Des villes nordiques situées à plus de 500 km au nord de Baie-Comeau sont nées des activités d'exploitation minière par les compagnies qui ont dû également développer un réseau d'infrastructures ferroviaires pour assurer le transport des matières premières partiellement ou non transformées jusqu'à leurs installations portuaires. Les villes de Gagnon, constituée dans les années 50 et rasée en 1985, Schefferville, constituée en 1955 et ayant au début des années 80 évité de peu la fermeture à la suite de l'abandon des activités minières dans ce secteur, et Fermont, ville minière prospère d'environ 3 500 habitants, témoignent de l'importance de ces activités minières dans l'histoire du développement industriel de la Côte-Nord.

2.1.4 UNE ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE FORTEMENT DÉPENDANTE DE L'ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE

Si le développement industriel de la Côte-Nord s'est traduit par un rythme de croissance démographique qui était le double de celui du Québec dans les décennies 1950 à 1970, avec 74 % et 35 % contre 30 % et 16 %, la crise du fer du début des années 80 et le ralentissement économique se sont traduits par un déficit démographique de l'ordre de 9 % entre 1981 et 1991 alors que la croissance globale du Québec était de 3 %. Cet état de fait exprime bien la forte dépendance démographique de la Côte-Nord à la situation économique et à la mobilité interrégionale.

Selon les données démographiques, la région de la Côte-Nord devrait connaître dans les années à venir une stabilisation de sa population ; elle devrait, par ailleurs, subir un vieillissement de sa structure démographique. Cette évolution démographique aura donc peu d'effets sur le débit de circulation dû au nombre de résidents, mais elle aura des effets mesurables dans toute la région sur l'organisation des services de transport collectif et sur l'évolution des modalités de desserte des communautés isolées.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 1
SITUATION GÉOGRAPHIQUE



2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2.1.5 UNE ÉVOLUTION DU TRANSPORT ENCORE MARQUÉE PAR UN SOUTIEN DE PREMIER PLAN AUX ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Si l'évolution des transports n'est pas dépendante d'une croissance de la population, elle est par contre très sensible à l'évolution de l'économie régionale. Cette économie est encore très marquée par l'exploitation et dans une moindre mesure par la transformation des ressources naturelles ; elle tend toutefois à se diversifier davantage. Les grandes activités économiques de la Côte-Nord sont encore la production minérale, la production forestière, la production d'énergie hydroélectrique, les pêcheries mais également, maintenant, la production d'aluminium et le tourisme.

De fait, la production (extraction et première transformation) des substances minérales demeure un des pôles économiques très forts de la Côte-Nord ; elle représente près de 8 % de l'emploi et de 12 % de l'investissement dans la région contre respectivement 0,6 % et 2,4 % pour l'ensemble du Québec. En 1995, 28 % de la valeur des expéditions minérales du Québec provenait de la Côte-Nord.

La production du bois brut et sa transformation sont aussi un pôle économique de premier plan. L'exploitation et les services forestiers occupent une place quatre fois plus importante dans l'économie de la Côte-Nord que dans celle du Québec : 3,2 % de l'emploi total de la région (3 333 personnes en 1995) comparativement à 0,8 % pour l'ensemble du Québec. En 1995, 8 % de la production forestière du Québec provenait de la Côte-Nord, cependant 15 % des volumes de coupe possibles étaient attribués à cette région.

Le secteur des pêches est également très important. La Côte-Nord dispose d'un bassin de 1 500 pêcheurs et de 1 300 emplois manufacturiers dans le domaine de la transformation du poisson. Les valeurs de débarquement des prises commerciales des pêches de la Côte-Nord par rapport à l'ensemble du Québec sont passées de 19,3 % en 1988 à 28,6 % en 1995.

La production d'aluminium constitue une nouvelle force économique de la Côte-Nord avec près de 3 000 emplois et 31 % de la capacité de production du Québec.

Un autre pôle d'emplois moins traditionnel de la Côte-Nord qui est également en pleine expansion est celui du tourisme avec 4 500 emplois associés au secteur et avec un achalandage touristique en croissance. À noter qu'une bonne partie de ces emplois sont saisonniers et qu'ils appartiennent surtout au domaine de l'hôtellerie dont la clientèle n'est pas exclusivement touristique.

Pour compléter le tableau des principales activités de la Côte-Nord, mentionnons que la production d'énergie hydroélectrique vient au 5^e rang pour le nombre d'emplois avec 1 300 travailleurs.

Toutes ces activités demandent des infrastructures de transport adaptées aux besoins (carte 2). À cet égard, la situation par mode de transport en regard de l'évolution tendancielle du milieu est la suivante :

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2.2 UN RÉSEAU MARITIME IMPOSANT CONSTITUANT L'ASSISE DU DÉVELOPPEMENT DE LA CÔTE-NORD

Historiquement, la Côte-Nord s'est développée à partir de ses installations portuaires. La route et le train se sont implantés très tardivement et souvent en fonction d'un raccordement avec les installations portuaires. C'est le cas notamment des lignes de chemin de fer acheminant le minerai de l'arrière-pays vers les ports de Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Port-Cartier. En fait, ces ports et celui de Baie-Comeau sont des ports d'envergure régionale voire nationale qui permettent le transport de forts volumes de matières premières et de première transformation vers les marchés continentaux et d'outre-mer. Tant par rapport aux autres ports du Québec que par rapport à ceux du Canada, les ports de la Côte-Nord se classent très bien. Sept-Îles et Port-Cartier arrivent respectivement aux 2^e et 3^e rangs des ports du Canada pour ce qui est des volumes de marchandises transbordées.

Le tableau 1 illustre cette position des ports de la Côte-Nord. Seul le port d'Havre-Saint-Pierre n'est pas représenté compte tenu du volume plus faible de marchandises manutentionnées, volume qui se chiffre tout de même à près de 3 millions de tonnes par année.

TABLEAU 1 - MARCHANDISES MANUTENTIONNÉES DANS LES PRINCIPAUX PORTS DU QUÉBEC ET DU CANADA

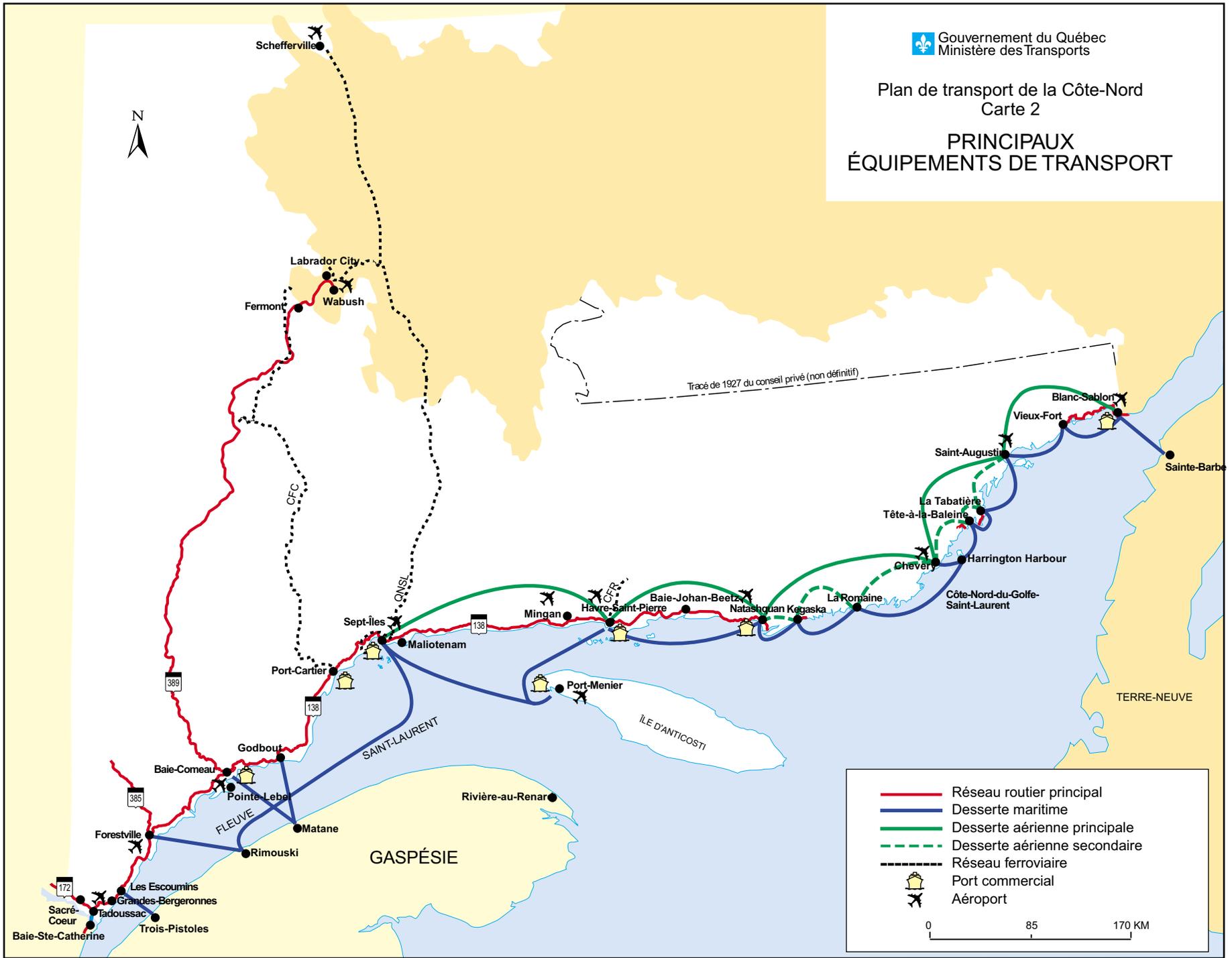
	1995			1996			Variation			Part de l'international	
	Trafic intérieur	Trafic international	Total	Trafic intérieur	Trafic international	Total	Trafic intérieur	Trafic international	Total	1995	1996
	en milliers de tonnes						en %				
LE QUÉBEC											
Sept-Îles-Pointe-Noire	4 508	18 634	23 142	4 217	18 367	22 584	-6,4	-1,4	-2,4	80,5	81,3
Port-Cartier	4 621	20 290	24 912	5 132	16 597	21 729	11,0	-18,2	-12,8	81,4	76,4
Montréal-Contrecoeur	5 688	12 913	18 601	5 261	13 947	19 208	-7,5	8,0	3,3	69,4	72,6
Québec	4 151	13 232	17 383	3 681	13 306	16 987	-11,3	0,6	-2,3	76,1	78,3
Baie-Comeau	2 358	5 194	7 552	1 834	4 033	5 867	-22,2	-22,4	-22,3	68,8	68,7
Sorel	3 120	2 475	5 595	3 306	2 274	5 579	6,0	-8,2	-0,3	44,2	40,8
LE RESTE DU CANADA											
Vancouver	2 658	66 936	69 594	1 989	69 359	71 348	-25,2	3,6	2,5	96,2	97,2
Halifax	2 569	10 577	13 146	2 699	10 677	13 376	5,0	0,9	1,8	80,5	79,8
Autres ports canadiens	29 673	150 251	179 925	28 119	148 560	176 678	-5,2	-1,1	-1,8	83,5	84,1
TOTAL DU CANADA	100 740	259 715	360 455	97 658	260 258	357 916	-3,1	0,2	-0,7	72,1	72,7

Source : *Le Quotidien*, Statistique Canada, 4 juin 1997.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 2

PRINCIPAUX
ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT



2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Pour ce qui est des installations maritimes situées dans des localités plus petites, elles sont souvent l'assise d'activités essentielles à l'économie locale telles la pêche et les activités de traverse maritime des populations régionales et touristiques. Pas moins de 20 localités de la Côte-Nord ont, en 1995, des volumes de débarquement de poisson supérieurs à 100 tonnes métriques.

Ce sont les suivantes :

TABLEAU 2 - VOLUME ET VALEUR DES PÊCHERIES EN 1995 DANS LES LOCALITÉS AYANT TRANSBORDÉ AU MOINS 100 TONNES MÉTRIQUES (TM) DE POISSON

LOCALITÉS	VOLUME (TM)	VALEUR (1 000 \$)
Havre-Saint-Pierre	1 907,3	7 263,3
Sept-Îles	1 629,9	7 411,1
Rivière-au-Tonnerre	1 046,0	6 586,7
Baie-Comeau	907,7	5 793,2
Mingan (Manicouagan)	669,4	2 124,3
Harrington Harbour	605,4	2 515,1
Natashquan	544,9	2 846,4
La Tabatière	497,0	2 424,8
Kegaska	477,2	2 379,4
Forestville	443,2	627,1
Baie-Trinité	424,6	2 653,3
Portneuf-sur-mer	348,3	1 505,4
Les Escoumins	262,0	946,6
Port Cartier	250,1	182,0
Old Fort Bay	240,2	918,3
Rivière-Saint-Paul	224,4	1 183,5
Sheldrake	143,5	96,2
Blanc-Sablon	131,7	46,9
Middle Bay	122,3	662,7
Tête-à-la-Baleine	115,2	572,2

Source : Pêche et Océan Canada, région Laurentides, données 1995, compilation MTQ, SÉSEPT.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Quant aux traverses maritimes, il en existe une sur le Saguenay et quatre sur le fleuve Saint-Laurent (avec l'arrivée de la traverse Forestville–Rimouski). L'achalandage augmente continuellement aux traverses de Tadoussac (571 000 véhicules en 1990, 715 000 en 1995-1996) et des Escoumins (11 300 véhicules en 1992, 18 300 en 1995), alors qu'il a tendance à stagner aux autres traverses et même à se réduire quelque peu à la traverse Matane–Baie-Comeau–Godbout : on y observe actuellement un achalandage de l'ordre de 89 000 à 93 000 véhicules alors qu'il a dépassé le cap des 100 000 véhicules en 1990. Enfin, à la traverse Blanc-Sablon/Saint-Barbe, on y a enregistré en 1995, 14 500 véhicules.

En tout, la Côte-Nord dispose de 78 infrastructures maritimes de tous genres réparties dans une trentaine de municipalités (voir carte 3). Actuellement, le problème pour la Côte-Nord est de maintenir ce réseau maritime et les services afférents. Ce réseau constitue l'épine dorsale d'une part importante de la vie économique d'un très grand nombre de municipalités. Les difficultés de rentabilisation de plusieurs de ces infrastructures et surtout l'abandon par le gouvernement fédéral du développement et de l'exploitation de celles-ci posent un défi énorme à la région.

2.2.1 LA DÉVOLUTION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL OBLIGE LE MILIEU LOCAL À S'INTERROGER SUR L'OPPORTUNITÉ DE PRENDRE EN MAIN LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Un des éléments importants de la nouvelle politique maritime nationale du Canada consiste en la commercialisation d'une grande partie du système portuaire canadien. Ainsi, le gouvernement fédéral se retirera de la propriété et de l'exploitation directe d'un grand nombre de ports publics relevant actuellement de Transports Canada.

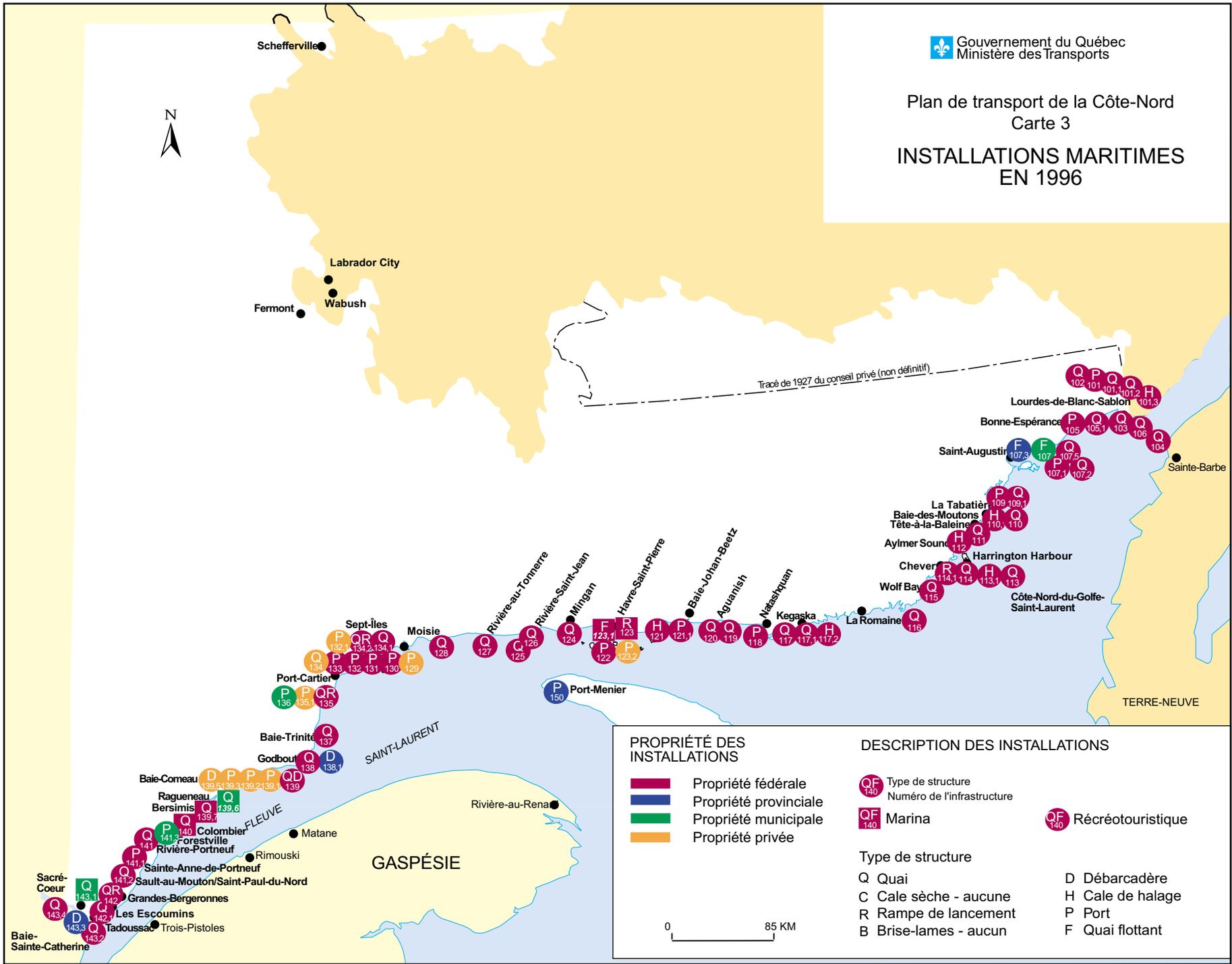
Aux fins de son application, la nouvelle politique classe les ports canadiens en trois grandes catégories. Tout d'abord, elle prévoit l'établissement d'un réseau portuaire national formé des principaux ports canadiens financièrement autonomes et indispensables au commerce intérieur et international. Parmi les ports désignés dans le projet de loi C-44 (*Loi maritime du Canada*), au moment de son adoption par la chambre des communes le 16 avril 1997, comme devant faire partie du réseau portuaire national, on compte au Québec les ports de Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sept-Îles et Port-Saguenay.

Une seconde catégorie de ports, les ports régionaux et locaux, seront transférés, avec l'appui d'un fonds d'aide fédérale de 125 millions de dollars, à des intérêts locaux sur une période de 6 ans. Au Québec, une quarantaine de ports appartiennent à cette catégorie dont ceux de Baie-Comeau, Havre-Saint-Pierre, Les Escoumins, Tadoussac et Vieux-Fort. Les installations portuaires fédérales qui ne trouveront pas preneur au terme de cette période de 6 ans risquent d'être démolies ou tout simplement abandonnées. Le défi sera certes de trouver des organismes capables de gérer ces installations mais également de les développer suffisamment pour tendre vers la rentabilité et l'autosuffisance. Cette politique fédérale a amené la formation de comités de ports traitant de l'avenir de leurs infrastructures portuaires.

Une troisième catégorie de ports désignés «ports éloignés» continueront de relever de Transports Canada. Ces ports ont été déterminés selon des critères reflétant l'isolement de la collectivité et sa dépendance à la fois du transport maritime et d'une structure de quai appartenant à Transports Canada. Au Québec, les 9 ports appartenant à cette catégorie sont tous situés sur la Basse-Côte-Nord.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 3
INSTALLATIONS MARITIMES
EN 1996



PROPRIÉTÉ DES INSTALLATIONS	DESCRIPTION DES INSTALLATIONS
■ Propriété fédérale	QF Type de structure
■ Propriété provinciale	140 Numéro de l'infrastructure
■ Propriété municipale	QF Marina
■ Propriété privée	QF Récréotouristique
	Type de structure
	Q Quai
	C Cale sèche - aucune
	R Rampe de lancement
	B Brise-lames - aucun
	D Débarcadère
	H Cale de halage
	P Port
	F Quai flottant

0 85 KM

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2.2.2 LES GRANDS PORTS GÉRÉS PAR DES ASSOCIATIONS PORTUAIRES

Le gouvernement fédéral transférera la gestion et le contrôle des activités des ports d'intérêt national à des administrations portuaires canadiennes (APC), sociétés à but non lucratif composées de représentants devant être nommés par des groupes d'utilisateurs du port et divers paliers de gouvernement.

Les ports de Sept-Îles et de Baie-Comeau font partie des principaux ports de la Côte-Nord. Le port de Sept-Îles se classe au rang des principaux ports canadiens quant au tonnage de marchandises manutentionnées et le trafic international représente 80 % de ses activités portuaires. Cette situation de même que son statut de port rentable lui ont d'ailleurs valu d'être reconnu et classé dans le réseau des grands ports nationaux.

Outre les ports actuellement désignés comme devant faire partie de ce réseau, d'autres collectivités portuaires appartenant à la catégorie des ports régionaux et locaux pourront demander le statut d'APC.

À Baie-Comeau, un comité regroupant les grandes entreprises de la région, la municipalité et certains organismes a été créé pour évaluer les possibilités au niveau de l'administration portuaire.

Le port de Baie-Comeau de même que les autres ports régionaux et locaux pourraient donc devenir des ports à statut national une fois que sera adoptée la nouvelle *Loi maritime*. En effet, ils pourront soumettre une demande à cet effet à Transports Canada. Ils devront toutefois satisfaire aux critères de classification nécessaires à l'obtention du statut d'APC, dont les exigences touchant l'autonomie financière du port et son importance au plan du commerce intérieur et international.

2.2.3 LES PETITS PORTS

La réforme fédérale dans le domaine des ports publics n'est pas sans constituer une sérieuse menace pour l'existence et la survie de nombreux petits ports au Québec.

La majorité des ports régionaux et locaux ne rapportent pas assez de recettes pour couvrir l'ensemble des coûts d'immobilisation, d'exploitation et d'administration, et sont déficitaires sur le seul plan de l'exploitation. Au Québec, ces ports publics coûtent 6 millions annuellement en dépenses de fonctionnement et d'entretien, sans parler des coûts d'immobilisation, alors que les recettes s'élèvent à moins de 3 millions de dollars par année.

Pour survivre, ces ports bénéficient actuellement d'un soutien financier du gouvernement fédéral, soit sous forme de subventions ou de services connexes (Garde côtière canadienne).

Le coût des ouvrages portuaires ou des structures maritimes (construction, entretien, réparation) est généralement élevé en raison du milieu au climat austère dans lequel ces structures sont construites. Ces installations commandent donc des sommes importantes pour en assurer l'entretien ou y apporter des améliorations.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

La difficulté des ports du Québec à rentabiliser leurs activités ajoutée aux efforts financiers importants que demande l'entretien de pareilles installations constituent des obstacles de taille à leur éventuelle prise en charge par des administrations locales ou de petites communautés. Il y a lieu de s'interroger en effet sur la capacité financière de celles-ci à prendre en charge et à entretenir des infrastructures aussi dispendieuses.

2.2.4 UNE UTILISATION PLUS FORTE DES TRAVERSES MARITIMES SUR LE SAINT-LAURENT À REGARDER

Depuis cinq ans, un intérêt marqué pour le développement de traverses maritimes entre les deux rives du Saint-Laurent s'est manifesté. La traverse Les Escoumins–Trois-Pistoles a recommencé ses activités et l'on a vu le trafic sur celle-ci passer de 11 300 à 18 300 véhicules entre 1992 et 1995.

La traverse touristique de Havre-Saint-Pierre–Île-d'Anticosti–Rivière-au-Renard¹ a été inaugurée en 1994 et elle a transporté environ 8 000 passagers et 5 000 véhicules en 1995.² Un catamaran fait la traversée (saisonnier) entre Forestville et Rimouski depuis la fin du mois d'août 1997. Actuellement, une étude est en cours sur les possibilités d'un traversier-rail entre la région de Sept-Îles et la rive sud et une autre a été réalisée en 1995 pour voir les possibilités d'implanter un service maritime roulier sur le Saint-Laurent. Par ailleurs, le traversier-rail Matane–Baie-Comeau a vu son tonnage passer de 421 800 tonnes en 1990 à 822 000 tonnes en 1995.

Certaines traverses maritimes sur le Saint-Laurent présentent des difficultés quant à leur rentabilité.

Ainsi, bien que connaissant un léger redressement de la situation depuis le creux de 1993, la traverse de Matane–Baie-Comeau–Godbout n'a pas encore rattrapé l'achalandage de l'année 1990 où plus de 100 000 véhicules avaient utilisé cette traverse ; cette traverse accuse un déficit annuel de l'ordre de 3 millions de dollars. À noter que le nombre de camions-remorques utilisant la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine a pratiquement doublé au cours des 10 dernières années, passant de 47 856 en 1986 à 94 733 en 1995, alors qu'il a plutôt eu tendance à se maintenir au même niveau à la traverse Matane–Baie-Comeau–Godbout avec une moyenne annuelle de 6 170 unités pendant cette même période (6 081 en 1986 contre 6 447 en 1995).

Cette situation s'expliquerait en partie par le fait que l'utilisation de la traverse de Tadoussac est gratuite, ce qui n'est pas le cas pour celle de Matane. Souvent, le camionneur qui est propriétaire du tracteur est payé en fonction du kilométrage parcouru ; s'il décide d'utiliser le traversier de Matane, il encourt alors des frais de l'ordre de 150 \$ à 200 \$ par traversée, frais

¹ Cette traverse a cessé ses opérations en 1996.

² En enlevant la section Havre-Saint-Pierre–Baie-Johan-Beetz.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

qu'il doit assumer personnellement. Il s'avère donc plus avantageux ou plus économique pour lui d'utiliser la traverse de Tadoussac, même s'il doit à l'occasion subir certains délais avant de pouvoir traverser.

D'autre part, la traverse de Havre-Saint-Pierre-Île-d'Anticosti-Rivière-au-Renard a connu également au cours des trois premières années d'exploitation des déficits appréciables au point où le promoteur a décidé de cesser les activités de celle-ci (depuis cette décision prise en février 1997, un comité provisoire interrives composé de représentants municipaux explore les possibilités d'une reprise éventuelle du service).

Les études préliminaires déjà réalisées pour l'implantation d'un traversier-rail entre la région de Sept-Îles et celle de Matane et les études pour l'implantation d'un service maritime roulier sur le Saint-Laurent émettent des réserves quant à la rentabilité de telles activités.

De tels constats ne veulent pas dire qu'il n'y a pas de possibilités du côté d'une plus grande utilisation des traverses maritimes du Saint-Laurent que ce que l'on connaît actuellement. La progression de l'achalandage de la traverse des Escoumins et du traversier-rail à Baie-Comeau, la stabilisation de la situation de la traverse par bateau de Matane-Baie-Comeau-Godbout, le nombre non négligeable de passagers et de véhicules ayant utilisé la traverse touristique de Havre-Saint-Pierre-L'Île-d'Anticosti-Rivière-au-Renard en dépit d'une structure d'accueil touristique encore limitée et l'arrivée d'un catamaran entre Forestville et Rimouski laissent présager des possibilités intéressantes.

Il y a cependant un besoin plus grand d'une planification dans le domaine des projets de traverse maritime prenant en considération toutes les facettes de l'aménagement et du développement régional, ainsi qu'un besoin que les projets mis en place soient mieux adaptés aux réalités du milieu et du marché. Conséquemment, la tendance actuelle à faire des études de marché plus élaborées avant de se lancer dans de tels projets ne peut qu'être bénéfique car les échecs dans le transport maritime de passagers et de marchandises créent des reculs au niveau de l'industrie touristique et du transport de marchandises par voie fluviale.

2.2.5 LES POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MARITIME

Dans toute cette question du marché maritime, on doit d'abord être conscient que le développement de la route 138 a permis au camionnage de compétitionner et de concurrencer le transport maritime. Le transport routier offre des avantages indéniables comparativement au mode maritime. Plus souple et plus rapide, il peut offrir un service porte-à-porte sans rupture de charge. L'approche logistique basée sur la production-distribution « juste à temps » favorise l'utilisation du camion en raison de ses exigences quant à la flexibilité, la régularité, la fiabilité et la rapidité des mouvements.

Le transport maritime, pour sa part, possède des avantages significatifs sur le plan de l'environnement, de l'efficacité énergétique et de la sécurité du public. De tous les modes de transport, c'est celui qui présente la consommation d'énergie la plus faible par tonne-kilomètre de marchandises transportées.

En plus de ces considérations d'ordre général, il faut aussi voir que les possibilités de croissance des traverses maritimes sont dépendantes de l'évolution des activités économiques

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

et touristiques ainsi que d'un certain nombre de considérations d'ordre technique. Le texte qui suit décrit de façon sommaire l'état de la situation.

La traverse Trois-Pistoles–Les Escoumins

Cette traverse saisonnière relie des secteurs touristiques importants (secteur BEST³ sur la rive nord et Trois-Pistoles sur la rive sud) et permet un bouclage entre les circuits littoraux des deux rives. Ses principales contraintes résident au niveau des conditions actuelles des quais d'accès qui sont rendus au terme de leur vie utile, et de la profondeur d'eau très restreinte au quai de Trois-Pistoles. La fréquence du service est tributaire des marées et le navire actuel ne peut prendre plus de deux camions à la fois pour des raisons de stabilité. Cette traverse pourrait sans doute tirer avantage d'une éventuelle intégration du circuit touristique Tadoussac-Les Escoumins-Trois-Pistoles au projet de route Verte. L'arrivée du nouveau traversier de type catamaran entre Forestville et Rimouski pourrait avoir un impact sur cette traverse.

La traverse Forestville–Rimouski

Il s'agit d'un tout nouveau produit au Québec dans le domaine : un traversier rapide de type catamaran (Fast Ferry). Visant tout spécialement le créneau de la clientèle touristique et d'affaires, cette traverse est bien située, étant à proximité du secteur BEST. La configuration de ce navire le rend toutefois plus sujet qu'un autre traversier conventionnel à être affecté par les fortes vagues et les vents violents pouvant parfois sévir sur le fleuve. L'accessibilité des débarcadères (rives nord et sud) devra être améliorée, et de nouveaux aménagements construits afin de faciliter l'attente et la circulation des passagers. Le plan de développement de cette nouvelle liaison maritime devra être analysé davantage afin de vérifier comment ce nouveau produit peut être intégré à l'industrie touristique de la région.

La traverse Matane–Baie-Comeau–Godbout

Cette traverse fonctionnant sur une base annuelle dispose d'un navire d'une bonne capacité qui offre certaines facilités pour la clientèle touristique. Elle dessert une région de la Côte-Nord où sont situées d'importantes entreprises industrielles ou forestières. Ses principales contraintes se trouvent au niveau de la durée de la traversée (plus de deux heures), de plusieurs heures de départ ne convenant pas nécessairement à une clientèle touristique, et du gabarit du navire qui n'est plus tout à fait adapté aux dimensions des camions et des chargements actuellement autorisés sur les routes (il ne faut pas oublier que ce navire a été construit en 1974 selon les normes et les besoins de l'époque). Les temps d'attente au quai et les coûts de la traversée sont également d'autres contraintes pour les camionneurs. Le remplacement du navire actuel par un de plus gros gabarit (mieux adapté aux dimensions contemporaines des camions et de leurs chargements) de même que la mise en place ou l'extension de programmes incitatifs pour les clientèles industrielles ou forestières figurent parmi les éléments de cette traverse maritime qui mériteraient d'être analysés davantage.

Le traversier-rail Baie-Comeau–Matane

³ Secteur Bergeronnes-Escoumins-Sacré-Cœur-Tadoussac.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Cette liaison maritime offre une bonne capacité de transport encore disponible. La fréquence du service qui est habituellement de deux aller-retour par jour pourrait facilement être doublée au besoin. L'obligation pour un éventuel utilisateur des services ferroviaires dans la région de Baie-Comeau de devoir construire un raccordement ferroviaire direct jusqu'à son usine, ou d'avoir recours au camionnage pour une partie du trajet en plus de défrayer des coûts supplémentaires de transbordement, n'est évidemment pas de nature à favoriser l'utilisation de ce mode de transport. Le transporteur maritime (Cogema) ne peut en vertu de sa charte constituante effectuer le transport de camions ou de remorques, à moins que ceux-ci ne soient placés sur des wagons plats. Un amendement à sa charte pourrait lui permettre de contourner cette obligation. Une autre possibilité consisterait en l'affrètement du navire par un transporteur autorisé comme, par exemple, la Société des traversiers du Québec. L'utilisation du traversier-rail comme traversier routier pour les camionneurs devrait être analysée davantage afin de vérifier le potentiel de marché et la faisabilité économique du projet.

Le retour de la traverse Gaspésie–Anticosti–Côte-Nord

Cette traverse saisonnière a récemment démontré son potentiel de développement touristique. La principale contrainte à un éventuel retour de cette traverse serait de trouver un exploitant intéressé à reprendre ce marché qui a été abandonné et à le développer suffisamment pour pouvoir rentabiliser l'opération. Un navire mieux adapté qu'un traversier conventionnel aux conditions maritimes du golfe et pourvu des facilités nécessaires à une clientèle touristique constituerait un atout certain. Un plan de mise en marché à long terme devrait également être développé de façon à prévoir un certain support technique et financier pendant la période de lancement et de rodage, et à éviter les divers aléas rencontrés au cours de l'expérience précédente.

Un traversier-rail entre Sept-Îles, Port-Cartier et Matane

Le projet d'implantation d'un tel service (navire de type mixte pouvant recevoir des wagons réguliers et des remorques de camions sur wagons plats) a déjà fait l'objet d'études préliminaires. Les ports de Sept-Îles et de Matane disposent des infrastructures maritimes nécessaires. Par contre, des investissements majeurs (plus de 40 millions de dollars) s'imposeraient pour l'achat du navire et du matériel roulant ainsi que pour compléter les infrastructures terrestres et maritimes requises. Le volume de trafic estimé pour la desserte ferroviaire (entre 455 000 et 650 000 tonnes de marchandises) se situe à la limite du volume annuel nécessaire pour l'atteinte d'un niveau de rentabilité qui soit convenable à des investisseurs privés. Une évaluation plus approfondie de plusieurs éléments de coûts devra être effectuée. De plus, la configuration du projet devra être orientée vers une optimisation du fonctionnement de la desserte et une diminution de ses coûts d'exploitation.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Un traversier-rail entre Baie-Comeau et Pointe-au-Pic

Cette traverse maritime relierait les installations ferro-portuaires de Baie-Comeau au quai de Pointe-au-Pic, dans Charlevoix, près duquel passe la ligne du Chemin de fer de Charlevoix allant rejoindre le réseau du CN à Québec. Ce traversier-rail offrirait une alternative au camionnage d'un important trafic de bois d'œuvre depuis la Côte-Nord vers le terminus ferroviaire de Clermont. Ce trafic de bois provenant principalement des scieries situées dans les MRC de Manicouagan et de Sept-Rivières est appelé à se développer de façon considérable au cours des prochaines années, au point où il pourrait représenter jusqu'à 200 passages de camions-remorques de plus par semaine à la traverse de Tadoussac et dans ce secteur de la route 138.

Les principales contraintes à la réalisation d'un tel projet pourraient être les coûts élevés d'immobilisations (navire, débarcadère ferroviaire, cour de triage et extension du quai en eau profonde à Pointe-au-Pic) et d'exploitation d'un tel service. La présence d'une cour de triage à proximité d'un secteur résidentiel et sur les lieux d'une importante destination touristique pourrait s'avérer une nuisance environnementale majeure. Une étude d'opportunité et de faisabilité du projet devra être effectuée afin de déterminer si le volume de trafic marchandises que pourra s'accaparer cette traverse sera suffisant pour rentabiliser l'opération. On devra également évaluer l'impact de cette traverse sur le traversier-rail déjà existant entre Baie-Comeau et la rive sud.

Un service maritime roulier Montréal–Côte-Nord

Le projet d'implantation d'un service maritime roulier sur le Saint-Laurent a fait l'objet d'une étude de pré-faisabilité en 1994-95. L'étude a révélé que le marché de la Côte-Nord pouvait être plus facile à attirer par un tel service, étant donné l'absence d'autoroute dans cette région, la présence de conditions routières plutôt difficiles (entre la région de Québec et Les Escoumins) et le nécessaire passage par la traverse de Tadoussac. Les ports de Sept-Îles et de Baie-Comeau disposent déjà d'une rampe Ro-Ro et d'une excellente profondeur d'eau. La taille limitée ou relativement restreinte du marché pourrait cependant constituer un obstacle majeur. Pour les expéditeurs, la diminution de coût devra être suffisamment importante (au moins 15 %) pour compenser l'augmentation des délais occasionnés. L'analyse de sensibilité portant sur différents scénarios de transport roulier a démontré que pour obtenir un coût de transport d'au moins 15 % inférieur à celui du transport routier, le service requerrait une couverture de marché qui soit supérieure à 70 % de tout le trafic Montréal–Sept-Îles. Pour les transporteurs maritimes, la courte distance impliquée, le faible volume de trafic, l'importance des frais portuaires et la forte concurrence de la route sont autant de facteurs pouvant compromettre la rentabilité d'un tel service. Toute nouvelle analyse devra porter sur l'examen de scénarios complémentaires à ceux de l'étude (que ce soit au niveau des critères de conception du projet, des paramètres de financement ou des conditions d'exploitation).

Une traverse Les Escoumins–Gros-Cacouna

Une traverse reliant Les Escoumins au port de Gros-Cacouna pourrait s'avérer une alternative fort valable comme porte d'entrée de la Côte-Nord (ou de sortie) pour le trafic lourd en provenance ou à destination des régions de Montréal et du Sud du Québec. Elle permettrait aux camionneurs de la Côte-Nord d'aller rejoindre directement l'autoroute 20, évitant ainsi la traverse de Tadoussac et les nombreuses côtes de la route 138 entre la région de Québec et Les Escoumins. Gros-Cacouna est un port bien protégé et accessible douze mois par année avec l'aide occasionnelle d'un brise-glace en hiver. Les principales contraintes d'un tel projet

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

résideraient au niveau de ses coûts importants d'immobilisations dont la construction d'un quai en eau profonde du côté ouest du village des Escoumins (la profondeur d'eau n'étant pas suffisante au quai actuel ni du côté est) et la construction de rampes d'embarquement aux deux endroits desservis. Cette traverse serait de plus située dans une zone du fleuve plutôt difficile à la navigation (lieu de rencontre des courants du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saguenay). Cette nouvelle liaison maritime aurait sans doute un impact négatif sur les traverses saisonnières voisines (Trois-Pistoles/Les Escoumins et Rivière-du-Loup/Saint-Siméon, cette dernière bénéficiant déjà de subventions provinciales). Par contre, l'état actuel des quais à Trois-Pistoles, aux Escoumins et à Rivière-du-Loup, lesquels nécessiteront à brève échéance d'importants investissements (plus de 25 millions de dollars) pour leur remise en état, pourrait renforcer l'hypothèse de cette nouvelle desserte de remplacement ou du moins amener à poursuivre la réflexion en ce sens. Une analyse d'ensemble assez élaborée (études d'opportunité et de faisabilité) serait nécessaire à une évaluation et une comparaison des coûts impliqués.

2.3 UN RÉSEAU FERROVIAIRE COMME ÉLÉMENT INDISPENSABLE DU TRANSPORT INTERMODAL

Le réseau ferroviaire a été conçu et construit pour permettre l'acheminement vers les installations portuaires de la côte de longs et nombreux convois de minerai de fer. Les lignes QNS&L et de Québec Cartier vont chercher le minerai à plus de 500 kilomètres dans l'arrière-pays.

Par ailleurs, le chemin de fer à la Rivière Romaine (QIT Fer et Titane), la ligne Arnaud desservant la baie de Sept-Îles et le traversier-rail⁴ Baie-Comeau-Matane complètent cette intermodalité rail-bateau. L'itinéraire des produits ferreux est le suivant :

TABLEAU 3 - TRANSPORT DU MINERAI DE FER

COMPAGNIES MINIERES	ORIGINE DU MINERAI	TRANSIT FERROVIAIRE	TRANSBORDEMENT PORTUAIRE	TONNAGE (MILLIONS DE TM)		DESTINATIONS		
				1990	1995	Canada	É.-U.	Autres continents
QUEBEC-CARTIER	Mont-Wright	CFC	Port-Cartier	15,2	16,0	20 %	---	80 %
QIT-Fer et Titane	Lac Tio	CFRR	Havre-St-Pierre	3,2	2,7	90 %	---	10 %
IOC	Labrador	QNS&L	Sept-Îles	14,2	16,0	---	41 %	59 %
Wabush	Labrador	QNS&L	Sept-Îles	5,6	5,0	n.d.	n.d.	n.d.

Source : Enquête auprès des entreprises, juin 1996. L'industrie minière du Québec, ministère de l'Énergie et des Ressources.

N.B. : EN 1994, LE TOTAL DE MINERAI DE FER TRANSBORDÉ ÉTAIT DE 38,8 M DE TONNES ET REPRÉSENTAIT 76 % DU TOTAL CANADIEN.

⁴ Le traversier-rail sert principalement à l'expédition de l'aluminium de la Société canadienne des métaux Reynolds, du papier journal de l'usine QUNO et du bois d'œuvre usiné de la compagnie Donohue, division Forêts et Scieries; 822 000 tonnes de marchandises ont transité en 1995 par le traversier-rail.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2.3.1 UNE DEMANDE ACCRUE POUR LE TRANSPORT D'AUTRES MARCHANDISES

Depuis la fermeture des mines de Schefferville et du lac Jeannine, les lignes de chemin de fer sont utilisées bien en deçà de leur capacité de transport. Mais cette situation pourrait bien changer dans un proche avenir avec l'exploitation par la compagnie forestière Uniforêt de nouveaux territoires de coupe au nord de Port-Cartier, et avec l'intensification ces dernières années de l'exploration minière sur la Côte-Nord et au Labrador de même que la découverte d'importants gisements dans la région.

Une entente a été conclue récemment entre Uniforêt et le Chemin de fer Cartier pour le transport de bois vers sa nouvelle scierie érigée en 1994-1995 à proximité de son usine de pâte à Port-Cartier. Le bois fait partie des produits pondéreux parfaitement adaptés au mode de transport ferroviaire.

De nouveaux projets miniers font actuellement l'objet d'études de faisabilité. Il y a tout d'abord au lac Viroit, près de Fermont, un gisement de silice (quartz pur) dont les réserves connues sont évaluées à plus de 3 millions de tonnes et dont l'exploitation pourrait donner lieu à l'implantation d'une usine de silicium-métal à Sept-Îles ou à Port-Cartier.

Au lac Brisson dans le Nouveau-Québec, au nord-est de Schefferville, l'exploitation d'un gisement de zirconium dont les réserves sont estimées à 50 millions de tonnes requerrait le prolongement de la ligne du Chemin de fer QNS&L. Au lac Nipisso, à 65 km au nord de Sept-Îles, des indices prometteurs de cuivre-nickel situés à quelque 15 km seulement de la voie ferrée ont été découverts à l'été de 1996.

Avec l'avancement de ces projets et l'intensité avec laquelle se poursuivent les activités d'exploration minière sur la Côte-Nord, on devrait assister prochainement ou au tournant du siècle à l'exploitation de nouvelles mines et, par conséquent, à une hausse de la demande en transport ferroviaire de marchandises. L'exploitation de ces nouveaux gisements constitue un potentiel de trafic supplémentaire et autant d'occasions d'affaires pour les transporteurs ferroviaires de la région.

L'acheminement de ces nouveaux trafics vers les villes côtières devra évidemment faire l'objet d'ententes entre les nouveaux expéditeurs et les transporteurs ferroviaires, ces derniers étant des chemins de fer privés destinés d'abord et avant tout aux besoins de leur compagnie-mère respective.

2.3.2 LE TRAIN : UN RÔLE ENCORE MODESTE EN CE QUI A TRAIT AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Seul transporteur ferroviaire de passagers de la région, la QNS&L exploite un service de train de voyageurs entre Sept-Îles et les villes nordiques de Schefferville et de Wabush-Labrador City. Grâce à une liaison routière avec Labrador City, les résidents et visiteurs de la ville de Fermont peuvent également bénéficier de ce service ferroviaire.

À la suite d'une rationalisation des activités de la Compagnie IOC à Labrador City et de l'interruption de ses activités minières à Schefferville en 1983, ainsi que d'une diminution

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

importante de la population qui s'ensuit à cet endroit (passant de plus de 5 000 personnes à environ 1 200), le trafic ferroviaire de voyageurs a considérablement diminué, passant de plus de 50 000 voyageurs qu'il était en 1981 pour toutes les liaisons à environ 28 000 en 1984. Ce trafic a continué de péricliter pour plonger sous le seuil des 15 000 voyageurs annuellement depuis 1993. La baisse importante d'usagers de la ligne QNS&L crée une pression pour un arrêt de service.

Cependant, la ligne QNS&L constitue le seul lien terrestre avec une région aussi éloignée que celle de Schefferville ; elle constitue en fait le seul mode de transport permettant aux communautés nordiques de se déplacer à des coûts accessibles pour l'ensemble des citoyens.

Par ailleurs, la clientèle de voyageurs est constituée non seulement de résidents de la région mais également de touristes qui se déplacent entre les trois villes du triangle Sept-Îles-Labrador City-Schefferville ou qui se rendent à des pourvoiries et d'autres points intermédiaires à des fins récréatives ou sportives (surtout la chasse et la pêche).

L'achalandage touristique sur la Côte-Nord est en pleine croissance grâce aux nombreux efforts déployés ces dernières années pour développer cette industrie. Et selon les intervenants et entreprises travaillant dans ce secteur d'activité, cette tendance devrait se maintenir au cours des prochaines années en raison du fort potentiel touristique de la région et d'une augmentation des produits et circuits touristiques.

Les territoires desservis par le chemin de fer, notamment la région de Schefferville, sont particulièrement favorables au développement de produits touristiques reliés à l'exploitation de la faune (activités de chasse et de pêche) et au plein air (tourisme d'aventure, de motoneige, de canot kayak). Le chemin de fer, longeant les rivières Moisie et Nipissis et permettant un accès économique à cette vaste région qu'il dessert, s'avère un atout majeur sur le plan touristique.

Les perspectives de croissance de l'industrie touristique sur la Côte-Nord devraient avoir notamment comme effets sur les transports une augmentation de la clientèle touristique à bord de l'unique train de passagers desservant la région. Les organismes de promotion ou de développement touristique de la région devraient cependant effectuer une évaluation de l'utilisation de ce mode de transport par la clientèle touristique.

2.4 UN RÉSEAU AÉRIEN MIEUX ADAPTÉ

Les régions du Québec sont immenses et plusieurs de leurs localités ne sont atteignables que par l'avion. C'est d'ailleurs en partie pourquoi, après l'annonce du gouvernement fédéral de se retirer de la propriété, de l'exploitation et du financement de certains aéroports en les transférant à des organismes locaux, le gouvernement du Québec a décidé de se doter d'une politique en matière d'infrastructures aéroportuaires.

Adoptée en décembre 1995, cette politique contient les orientations du Québec quant à son engagement dans le domaine aéroportuaire et quant au transfert de propriété des aéroports

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

fédéraux aux municipalités. Elle établit une classification fonctionnelle du réseau aéroportuaire québécois, définissant un réseau supérieur et un réseau local d'aéroports.

Ainsi, le ministère des Transports du Québec demeurera propriétaire de ses aéroports faisant partie du réseau supérieur, bien qu'il puisse examiner la possibilité d'en confier l'exploitation et l'entretien au milieu local. Ce type de gestion permet d'alléger le fonctionnement des infrastructures et dans le cas des aéroports, de mieux articuler leur rôle avec les stratégies de développement des milieux locaux et régionaux.

Concernant le transfert de propriété des aéroports fédéraux aux municipalités, le Québec se garde le droit d'approuver ou de rejeter chacun des projets de cession. Le gouvernement du Québec ne suppléera pas aux responsabilités fédérales dans le domaine de l'aide financière aux aéroports municipaux.

Sur les 12 aéroports que compte la région de la Côte-Nord, 8 appartiennent au réseau supérieur et 4 au réseau local (voir carte 4). La région est desservie à la fois par des transporteurs régionaux et des transporteurs locaux.

Les deux transporteurs régionaux, Air Alliance et Inter-Canadien, relient les principaux aéroports de la région aux grands centres du Québec et aux régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean et du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie. Plusieurs transporteurs locaux complètent les services des transporteurs régionaux, en effectuant des liaisons régulières à l'intérieur de la région ou avec les régions avoisinantes (Régionnaire, Aviation Québec Labrador, Air Schefferville).

Une vingtaine de transporteurs locaux travaillent dans le secteur des vols nolisés, proposant à leur clientèle des appareils de moins de 10 places ou des hélicoptères, un type de transport très présent sur la Côte-Nord.

Des vols quotidiens sont offerts entre Blanc-Sablon et Sept-Îles (Régionnaire) avec escales à Saint-Augustin, Chevery, Natashquan et Havre-Saint-Pierre. Des vols quotidiens sont également offerts de Saint-Augustin à Natashquan, avec toutes les escales à La Tabatière, Tête-à-la-Baleine, Chevery, La Romaine et Kegaska. Le Twin-Otter, un appareil de 18 passagers, est spécialement adapté aux pistes de ces petits aéroports. Ces vols permettent aussi une correspondance avec les autres vols quotidiens dont ceux de Régionnaire et d'Inter-Canadien.

Afin de pouvoir mieux s'ajuster à la concurrence en région, les grands transporteurs régionaux envisagent la possibilité de remplacer leurs appareils actuels (Dash-8 et ATR-42 d'une capacité de 36 à 44 sièges) par de plus petits avions (Beechcraft 1900, Jetstream J-32) au cours des prochaines années, ce qui leur permettrait d'augmenter la fréquence de leurs services en région, surtout le nombre de vols sans escales, et de réduire leurs tarifs. Ces tarifs sont considérés par un bon nombre d'intervenants régionaux comme un obstacle au développement régional même si la région de la Côte-Nord est une des mieux desservies, avec celle de l'Abitibi, au chapitre de la fréquence des services aériens.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Plan de transport de la Côte-nord
Carte 4
**RÉSEAU AÉROPORTUAIRE
EN 1996**



Schefferville  ZEE

Tracé de 1927 du conseil privé (non définitif)

Blanc-Sablon  ZEE

ZEE  Saint-Augustin

Chevery  ZEE

Natashquan  ZEE

Mingan 

Havre-Saint-Pierre 

Sept-Îles  CRE

Port-Menier  ZEE

TERRE-NEUVE

Baie-Comeau  CRE

Forestville 

Grandes-Bergeronnes 

SAINTLAURENT

ÎLE D'ANTICOSTI

GASPÉSIE

	Réseau supérieur*	Réseau local
Propriété fédérale		
Propriété provinciale		 (aucune)
Propriété municipale	 (aucune)	

* CRE : Centres régionaux éloignés
ZEE : Zones enclavées ou très éloignées

0 85 170 KM

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2.5 UN RÉSEAU ROUTIER NATIONAL UNIQUE UTILISÉ À PLUSIEURS FINS

Dans le développement de la Côte-Nord, la route est venue tardivement. Les voies d'eau ont d'abord servi pour l'exploitation de la fourrure, les pêches, le transport du bois jusqu'aux scieries de la côte ; les ports en eau profonde ont permis l'implantation de grandes usines de pâtes et papiers ; le chemin de fer a permis l'exploitation du minerai de l'arrière-pays ; l'avion a atteint les communautés isolées. En fait, la route 138 n'a joint Baie-Comeau qu'en 1943, Sept-Îles en 1961, Havre-Saint-Pierre en 1976 et Natashquan en 1996. La route 389, qui permet d'atteindre Fermont et le Labrador, n'a été complétée qu'à la fin des années 80.

Très rapidement, de par la souplesse du transport routier, les entreprises et les individus se sont tournés vers le réseau routier pour le transport des marchandises et des personnes. À un point tel que ce mode de transport s'est mis à concurrencer et dans certains cas remplacer les autres modes de transport. La croissance rapide de l'utilisation du réseau routier, tant la route elle-même que ses abords, risque en certains endroits, comme il sera démontré dans le présent chapitre, d'amener de sérieux problèmes de congestion, de sécurité et de qualité de vie du milieu.

2.5.1 UNE FORTE CROISSANCE DE LA CIRCULATION À LA TRAVERSE DE TADOUSSAC

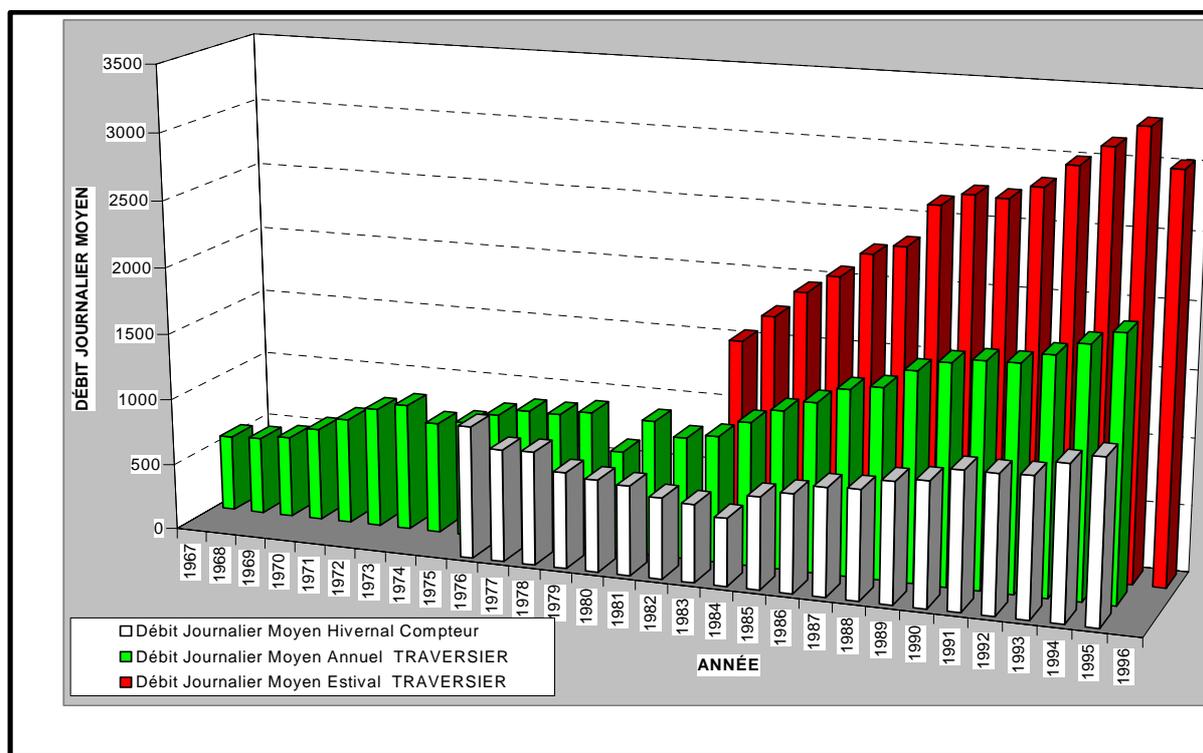
C'est d'abord à l'entrée de la Côte-Nord, à la traverse de Tadoussac, que la croissance rapide de la circulation est la plus ressentie. L'évolution de la circulation observée à la traverse de Tadoussac et également à la station de comptage permanente du ministère des Transports à Baie-Sainte-Catherine est présentée à la figure 3. Les données disponibles compilées par la Société des traversiers du Québec permettent d'analyser la croissance annuelle des véhicules transportés ; en 1967, le débit journalier moyen annuel (DJMA) était de 574 véhicules par jour et en 1995 il était de 1 960 véhicules, ce qui représente un taux moyen annuel de croissance de 4,5 %. Il est à noter que le taux de croissance a fléchi à 3,8 % pour la période de 1977 à 1995.

Les données de 1996 n'ont pas été prises en considération dans l'évaluation des taux d'accroissement de la circulation, compte tenu du déluge survenu durant l'été 1996 qui a perturbé l'achalandage normal, en particulier sur la Côte-Nord.

Une modification au service de traversier à l'été 1995 a permis la réduction du nombre de véhicules laissés au quai, qui est passé d'une moyenne pour la période estivale de l'ordre de 1 000 véhicules/jour en 1994 à près de 300 véhicules, en dépit d'une augmentation du volume de circulation de presque 5 %.

FIGURE 3 - ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION OBSERVÉE AU COMPTEUR PERMANENT (BAIE-SAINTE-CATHERINE) ET À LA TRAVERSE TADOUSSAC-BAIE-SAINTE-CATHERINE

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)



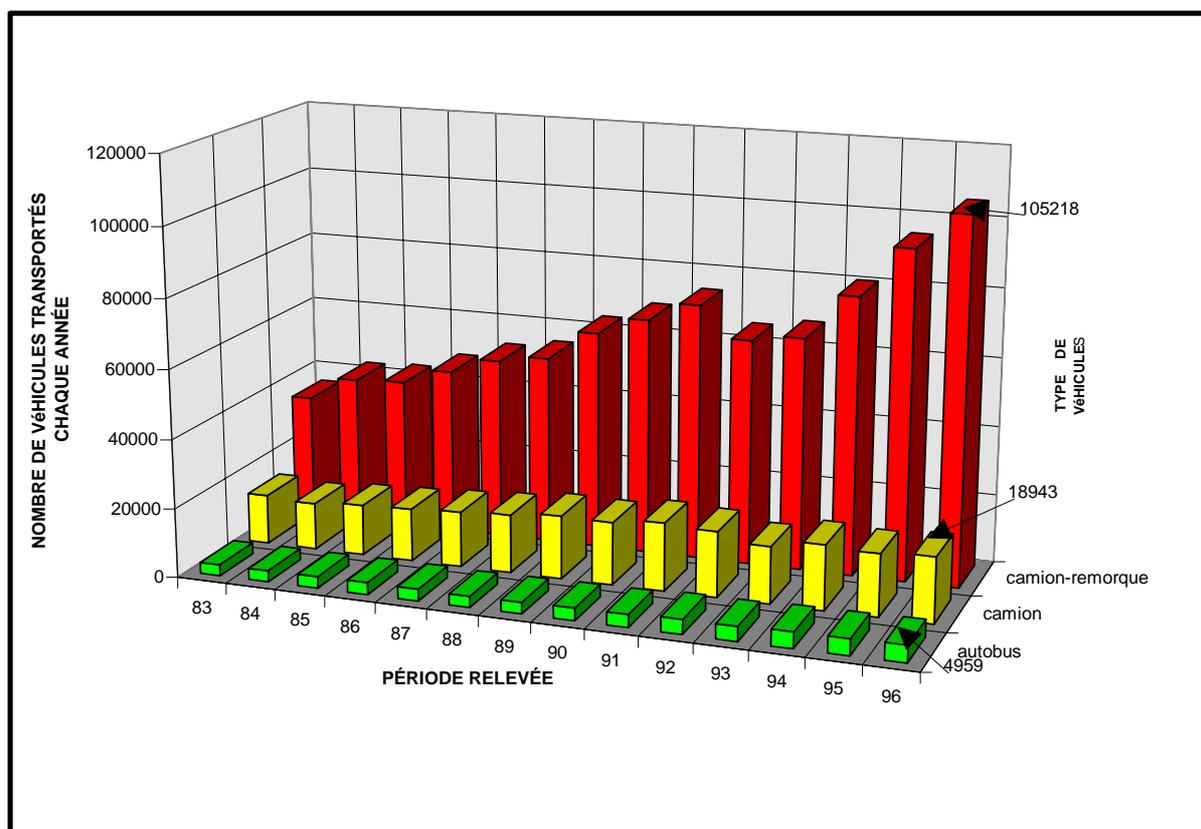
Par ailleurs, l'évolution du nombre et du type de véhicules lourds transportés sur le traversier Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac, illustrée à la figure 4, démontre clairement la croissance considérable des camions-remorques utilisant la traverse ; le nombre de ceux-ci est passé de près de 36 000 véhicules en 1983 à 105 000 en 1996, ce qui représente un taux d'augmentation moyen annuel de 8,1 %.

La croissance rapide de la circulation explique les problèmes de saturation qu'a connus au début des années 90 la traverse de Tadoussac.

Cette croissance est due en bonne partie à l'augmentation du tourisme dans le secteur de Tadoussac et à la hausse du camionnage, particulièrement dans le secteur du bois. Dans les années à venir, ce sont encore principalement ces deux types d'industries qui devraient contribuer à toute nouvelle hausse du nombre de véhicules à la traverse de Tadoussac ; la population de la Côte-Nord étant stable et les autres types d'entreprises régionales transportant des produits très lourds, il en résulte que c'est du côté du tourisme et de la forêt qu'il faut se tourner pour établir des prévisions à long terme.

FIGURE 4 - ÉVOLUTION DU NOMBRE ET DU TYPE DE VÉHICULES LOURDS SUR LE TRAVERSIER TADOUSSAC-BAIE-SAINTE-CATHERINE

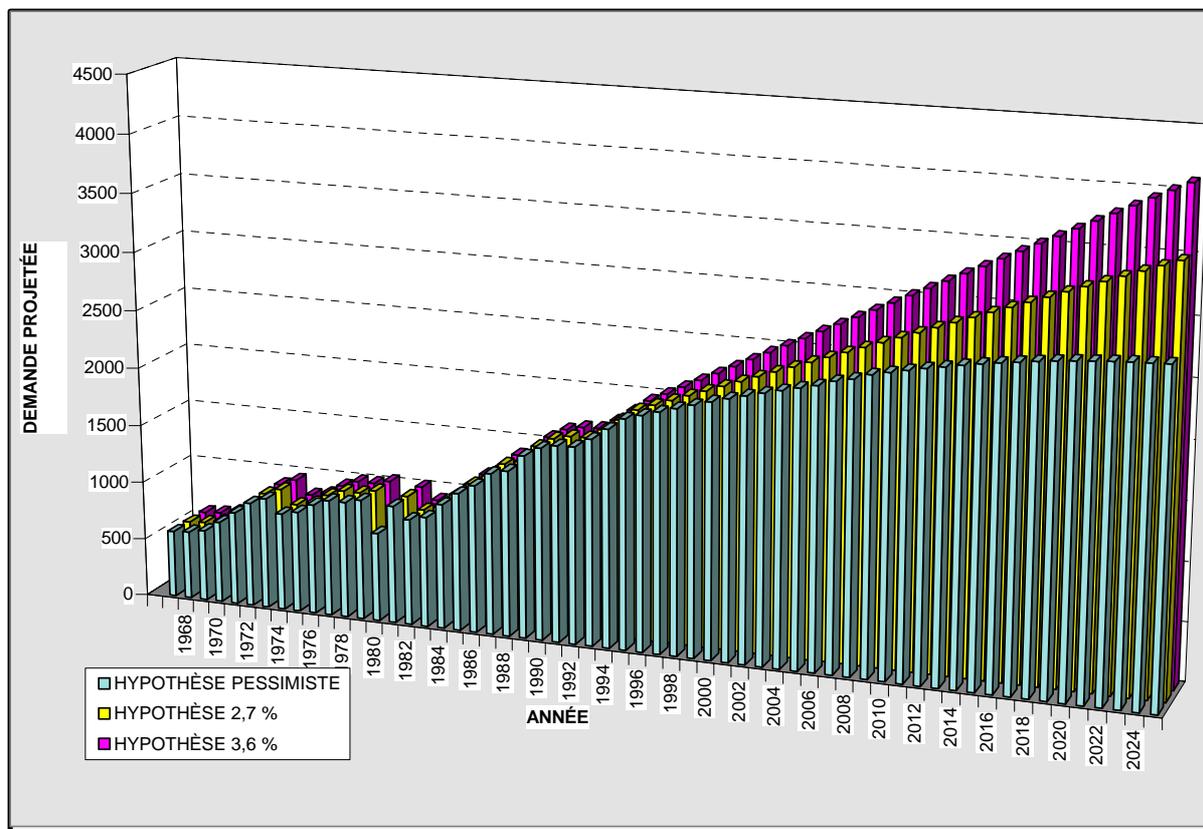
2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)



Or, ces deux types d'entreprises sont très sensibles à la conjoncture économique. Toutefois, compte tenu du bon potentiel touristique de Tadoussac, du parc du Saguenay et des régions plus à l'est et compte tenu aussi des réserves forestières, on peut encore prévoir une croissance de la circulation. De quel ordre ? Seule une analyse économique très approfondie permettrait de le préciser. Ce que l'on peut percevoir avec la figure qui suit, c'est que des taux de croissance avoisinant la croissance connue depuis 1977 amèneraient rapidement de nouvelles files d'attente à la traverse, d'où le besoin d'une nouvelle étude concernant toutes les possibilités d'améliorer la situation à moyen et à long terme. À cet effet, une étude d'opportunité de la problématique de la traverse du Saguenay, évaluera l'évolution du transport des personnes et des marchandises, la complémentarité des modes de transport ainsi que les avenues de solutions possibles tant sur le plan technique que sur le plan économique tout en tenant compte des enjeux sociaux et environnementaux.

FIGURE 5 - HYPOTHÈSES DE PROJECTION DE LA DEMANDE AU TRAVERSIER TADOUSSAC-BAIE-SAINTE-CATHERINE

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

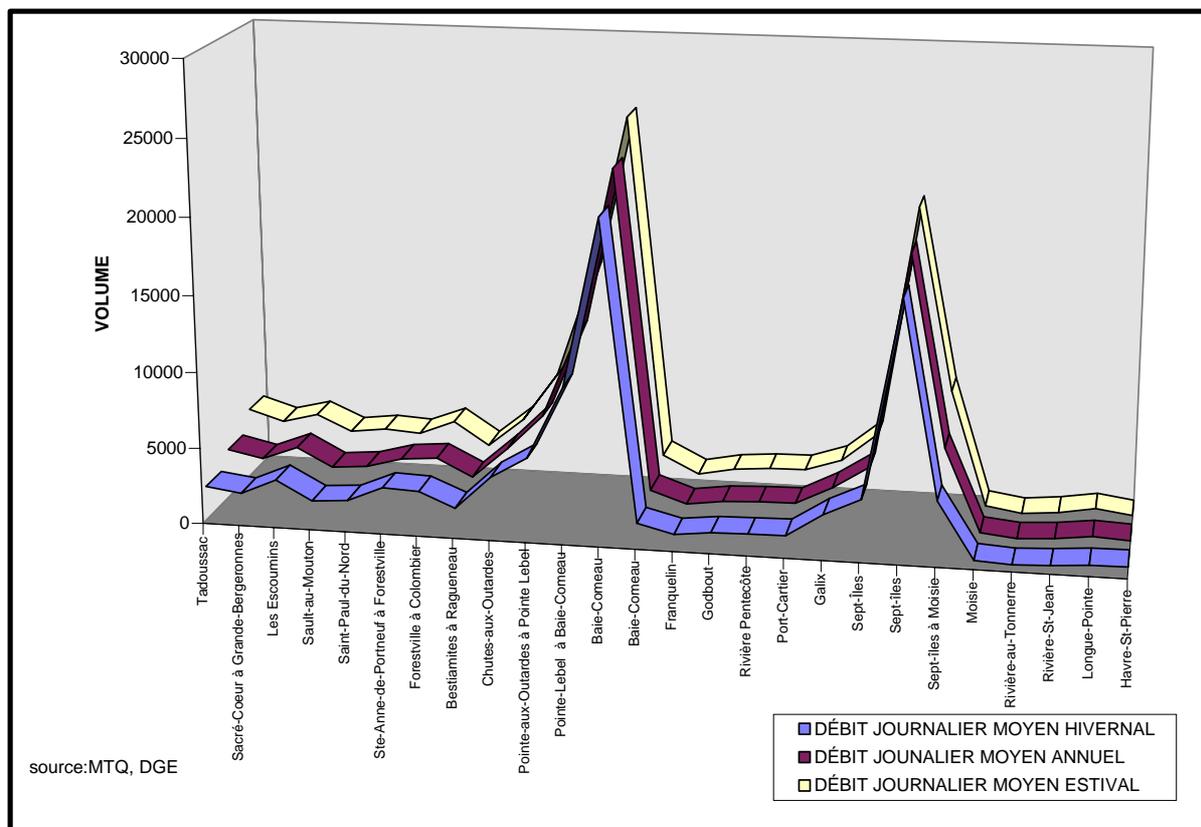


2.5.2 UNE CIRCULATION ET UNE CROISSANCE PLUS FORTES DANS LE TRONÇON TADOUSSAC–BAIE-COMEAU

Le débit journalier moyen annuel observé sur la Côte-Nord en 1994 est illustré à la figure 6. Ce débit est obtenu principalement à l'aide de quatre stations de comptage permanentes qui sont situées à Baie-Sainte-Catherine, Ragueneau, Franquelin et Moisie, ainsi que d'un réseau de stations de contrôle et d'échantillonnage réparti sur l'ensemble de la Côte-Nord. Ce débit fluctue entre 2 000 et 3 000 véhicules entre Tadoussac (volume transporté par le traversier) et Chute-aux-Outardes, avec des variations ponctuelles entre autres à l'approche de municipalités telles Les Escoumins et Forestville. Près de l'agglomération de Baie-Comeau, le débit s'accroît progressivement de 4 300 véhicules à l'ouest de Chute-aux-Outardes à près de 23 000 véhicules entre les secteurs Mingan et Marquette à Baie-Comeau.

FIGURE 6 - DÉBITS OBSERVÉS SUR LA ROUTE 138, CÔTE-NORD, 1994

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)



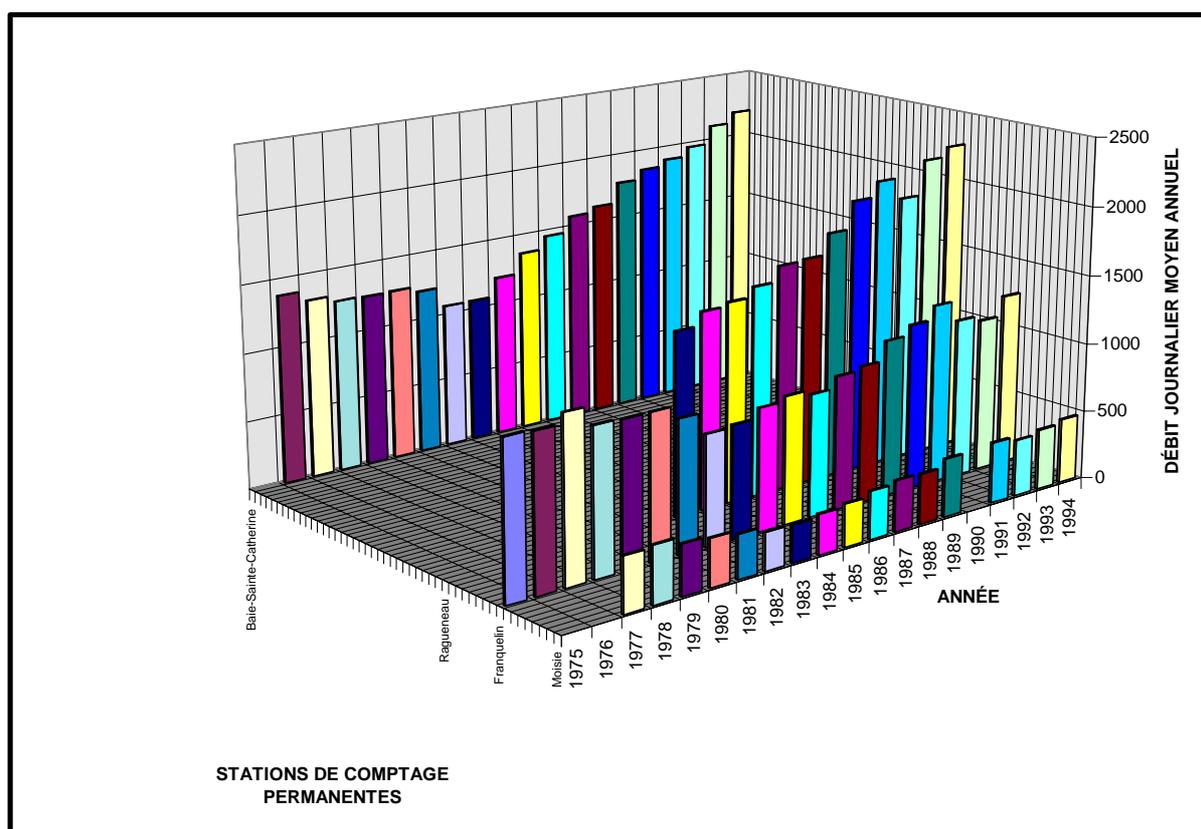
À l'est de Baie-Comeau, le débit journalier diminue de près de 2 000 véhicules à moins de 1 300 véhicules dans le secteur de Franquelin. Ce n'est que passé la municipalité de Godbout qu'il recommence à croître pour atteindre près de 3 000 véhicules à l'est de Port-Cartier et plus de 18 000 véhicules au cœur de Sept-Îles. Plus à l'est, le débit journalier est généralement inférieur à 500 véhicules.

La variation saisonnière est plus importante à Baie-Sainte-Catherine avec un débit journalier moyen mensuel qui atteint plus de 4 600 et 4 750 véhicules respectivement en juillet et août, ce qui représente plus de deux fois le débit journalier moyen annuel qui est de 2 190 véhicules. Ragueneau présente un DJMA plus important soit 2 270 véhicules, mais atteint moins d'une fois et demie celui-ci, soit près de 3 200 et 3 000 véhicules durant les mois de juillet et août. La variation du débit mensuel à Franquelin, à l'est de Baie-Comeau, est sensiblement la même, soit un débit mensuel en juillet et août qui atteint près d'une fois et demie le DJMA de 1 260 véhicules.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

L'évolution de la circulation sur la route 138 observée aux quatre stations de comptage permanentes du ministère est présentée à la figure 7. L'évolution à la station de Ragueneau, bien que plus faible, suit sensiblement la même progression que celle de Baie-Sainte-Catherine qui a un taux moyen annuel de 3,1 %, alors que celle observée à Franquelin et Moisie est beaucoup plus faible, soit un taux moyen annuel de l'ordre de 1 %.

FIGURE 7 - ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION SUR LA CÔTE-NORD



2.5.3 UNE CROISSANCE IMPORTANTE DU CAMIONNAGE

Le Ministère a procédé à plusieurs classifications qui permettent d'analyser la composition du trafic. De plus, des relevés effectués par la Société des traversiers à la traversée de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine permettent d'observer la composition du trafic sur une base continue. Le pourcentage de camions sur l'ensemble du trafic observé au traversier fluctue dans le temps. Cependant, le volume réel des classes camions, camions-remorques et autobus transportés chaque mois est relativement stable, soit de 9 000 à 11 000 véhicules. Ce volume, traduit en pourcentage de l'ensemble du trafic, varie compte tenu des fluctuations saisonnières de celui-ci. Pour l'ensemble de l'année, le pourcentage moyen se situe aux environs de 17 %.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Le nombre de camions-remorques a connu une croissance importante avec un taux moyen annuel de 8,1 % pour atteindre plus de 105 000 véhicules transportés durant l'année 1996. La classe des camions a connu, elle, une croissance moindre, soit de l'ordre de 2 % par année pour atteindre près de 19 000 véhicules, alors que la classe des autobus, avec une croissance de 3,1 % par année, atteignait près de 5 000 véhicules transportés pour l'année 1996.

Les produits issus de l'exploitation forestière constituent la principale composante du parc de camions lourds circulant sur la Côte-Nord. À Tadoussac, les camions de produits forestiers représentent près de 40 % du total des camions utilisant la traverse.

Par ailleurs, c'est sur les tronçons de la route 138 situés entre Tadoussac et Baie-Comeau que les débits de transport du bois sont les plus importants (voir figure 8). C'est plus particulièrement le tronçon de Chute-aux-Outardes à Baie-Comeau qui est sollicité par le transport forestier avec environ 100 000 passages de camions par année.

Selon les volumes de coupe attribués par le ministère des Ressources naturelles et les besoins de la nouvelle scierie construite à Ragueneau et selon l'itinéraire des camions, le niveau de sollicitation du tronçon Chute-aux-Outardes à Baie-Comeau pourrait varier considérablement.

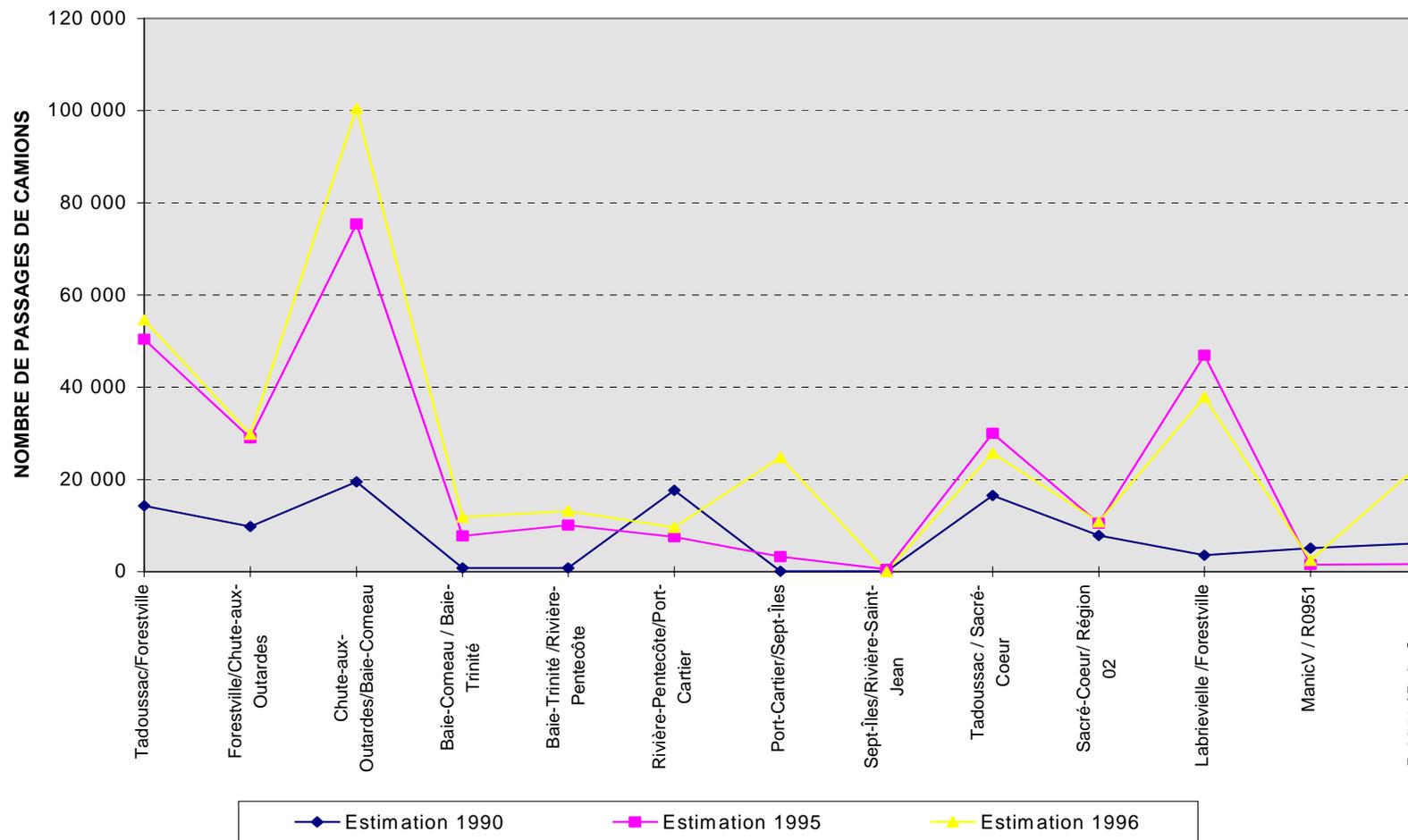
Enfin, des comptages aux intersections ont permis de dénombrer l'ensemble des camions toutes classes confondues, transportant tous les types de marchandises, traversant certains carrefours. Entre autres, l'intersection de la route 138 avec le boulevard Blanche à Baie-Comeau supportait près de 1 100 camions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

2.5.4 UNE STABILITÉ RELATIVE DU NOMBRE D'ACCIDENTS

Une localisation des accidents de circulation survenus de janvier 1992 à décembre 1994, effectuée par la direction territoriale, a permis de dresser un portrait de la problématique de la sécurité routière dans le cadre de l'élaboration du plan de transport de la Côte-Nord. Cet exercice doit être complété par la localisation des accidents survenus durant les années subséquentes, soit de 1995 à 1997 et devrait être finalisé d'ici la fin de l'été 1998. Également l'implantation du logiciel de diagnostic de sécurité routière par la direction territoriale est dans la phase de cueillette de données, de sorte que les analyses subséquentes ont été limitées essentiellement aux traversées d'agglomération.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

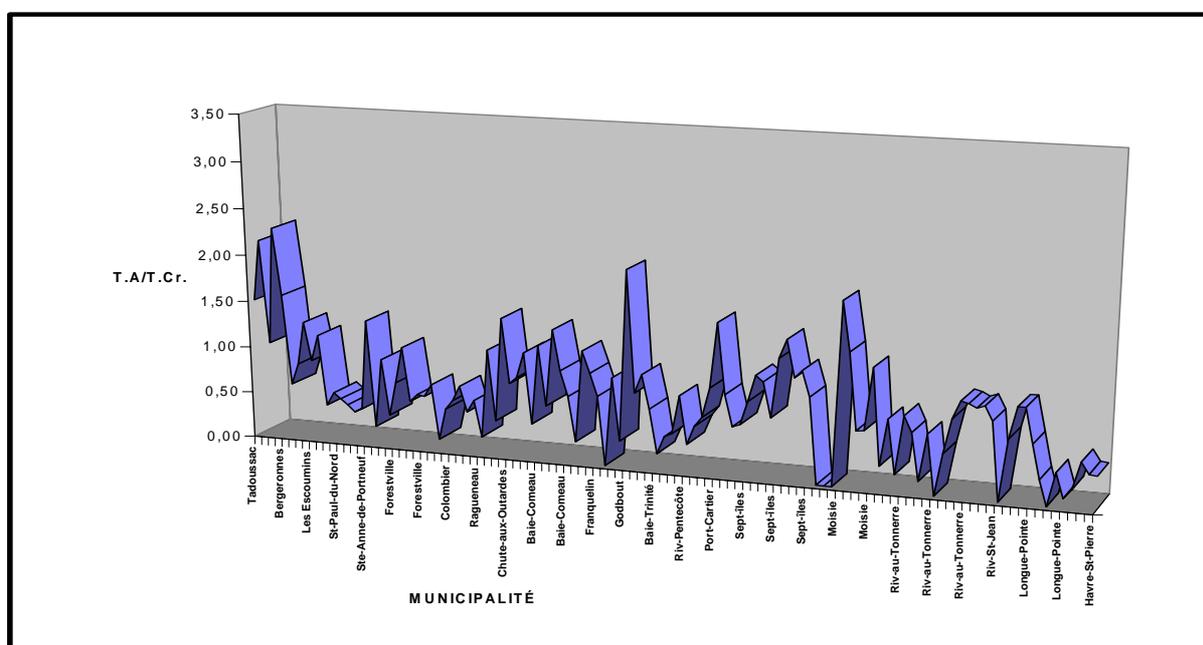
FIGURE 8 - DÉBITS ANNUELS DE TRANSPORT DU BOIS ET DES PRODUITS DU BOIS SUR LE RÉSEAU NATIONAL SELON LES ESTIMATIONS 1990-1995-1996



2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Des 3 458 accidents qui ont été enregistrés durant cette période sur les routes nationales de la Côte-Nord, 1 727 se localisent dans les limites des municipalités de Baie-Comeau et de Sept-Îles. Une analyse des taux d'accidents en fonction des taux critiques⁵ a été effectuée et est présentée à la figure 9 pour la route 138. De Tadoussac à Moisie, plusieurs sections de route en milieu rural (zone de 80 et 90 km/h) ont un taux d'accident dépassant le taux critique. En milieu urbain, hormis la ville de Sept-Îles, ce sont essentiellement des tronçons de route entre Tadoussac et Baie-Comeau qui se retrouvent dans cette situation, soit des tronçons à Tadoussac, aux Escoumins, à Forestville, à Chute-aux-Outardes et à Baie-Comeau⁶. Il est à noter qu'un diagnostic de sécurité est en cours au ministère des Transports et devrait permettre lorsqu'il sera complété de préciser certaines données, notamment les taux moyens de référence utilisés dans l'évaluation des taux critiques ainsi que l'accidentologie en milieu rural et urbain.

FIGURE 9 – INDICATEURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LA ROUTE 138



⁵ Le **taux d'accidents (Ta)** est pour une période donnée, le rapport de la quantité d'accidents sur la quantité de véhicules entrant au carrefour ou circulant sur un tronçon routier durant cette même période. Il s'agit d'une mesure d'exposition au risque généralement exprimée en accidents (le risque) par millions de véhicules entrant au carrefour ou circulant sur un tronçon routier (l'exposition).

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

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

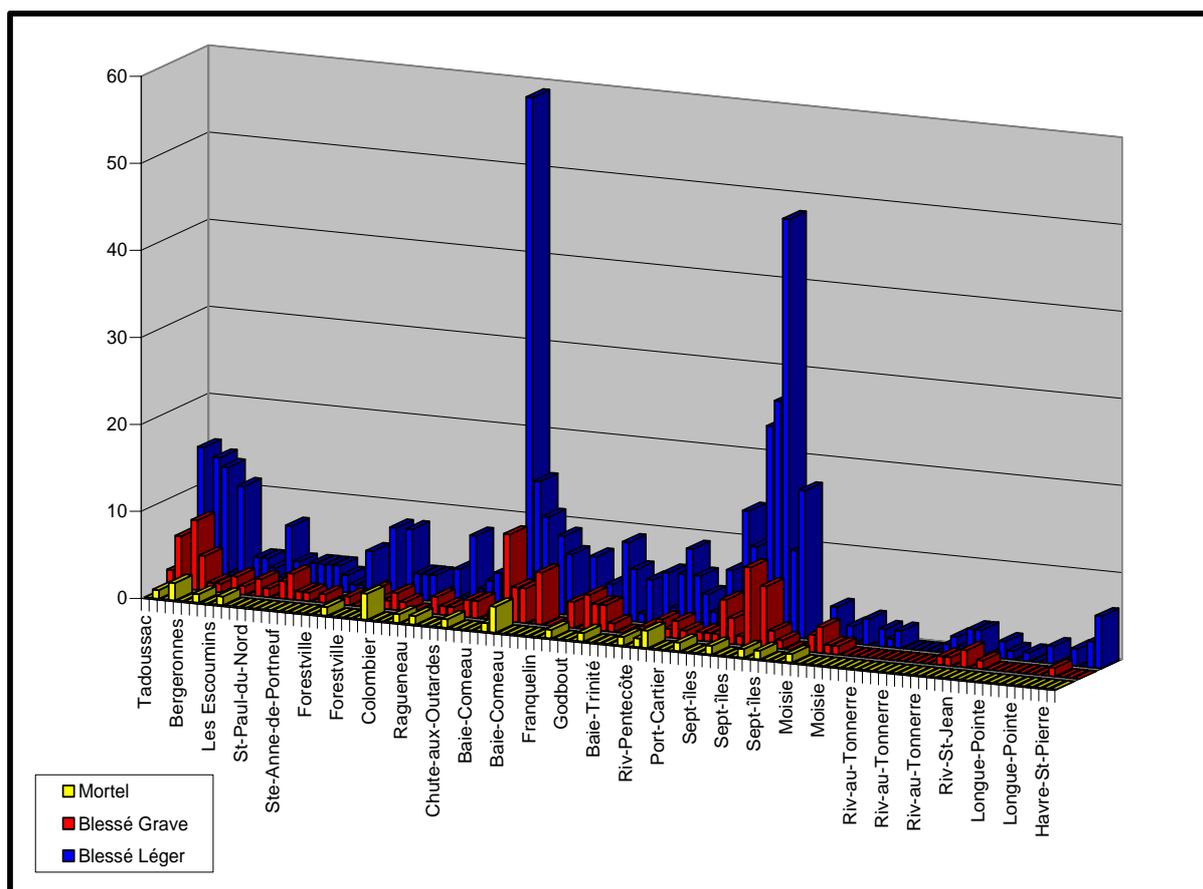
⁶ Dans quelques milieux urbains, une certaine amplification des taux d'accident demeure possible compte tenu de la disponibilité de données, particulièrement celles des débits de circulation. Le portrait obtenu demeure néanmoins valable dans le cadre d'un exercice fait à l'échelle d'un plan de transport.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

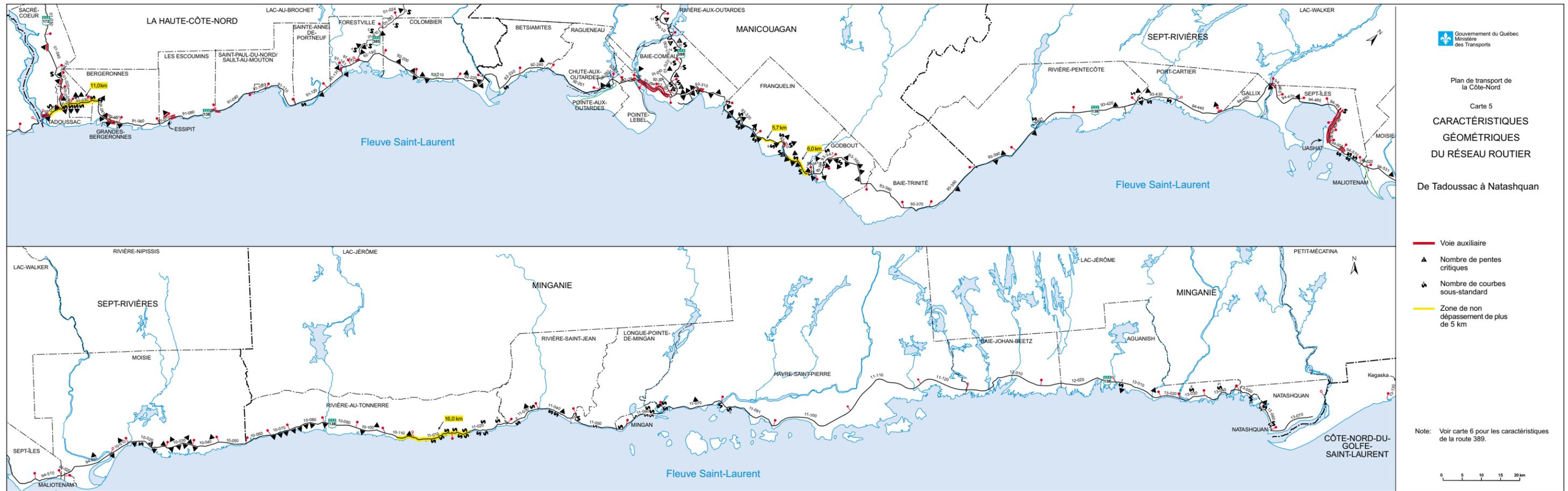
Avec les données disponibles, on peut cependant déjà constater que 50 % des accidents sur la route 138 sont survenus en milieu urbain et périurbain (zone de 50 et de 70 km/h) alors que ces milieux ne représentaient que 9 % du parcours entre Tadoussac et Havre-Saint-Pierre. Ceci s'explique en partie par l'accroissement des volumes de circulation en milieu urbain conjugué avec la multiplication des accès et intersections générant des mouvements conflictuels.

Les accidents survenus sur la route 138 qui ont provoqué des blessures légères, graves ou mortelles sont illustrés à la figure 10. Un plus grand nombre d'accident est encore observé dans les milieux urbains de Sept-Îles et de Baie-Comeau, ainsi que dans plusieurs traversées d'agglomération mentionnées précédemment. Cette plus forte accidentologie avec blessé doit être cependant relativisée par le fait que près du ¾ des accidents graves et mortels sont survenus en milieu rural (zones de 80 et de 90 km/h).

FIGURE 10 - STATISTIQUES D'ACCIDENTS SUR LA ROUTE 138 (COMPORTANT BLESSÉ LÉGER, BLESSÉ GRAVE OU MORTALITÉ)



2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)



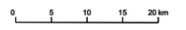
Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Plan de transport de
la Côte-Nord
Carte 5
**CARACTÉRISTIQUES
GÉOMÉTRIQUES
DU RÉSEAU ROUTIER**

De Tadoussac à Natashquan

- Voie auxiliaire
- ▲ Nombre de pentes critiques
- Nombre de courbes sous-standard
- Zone de non dépassement de plus de 5 km

Note: Voir carte 6 pour les caractéristiques de la route 389.



Service de la géomatique et de la cartographie, octobre 1998

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 6

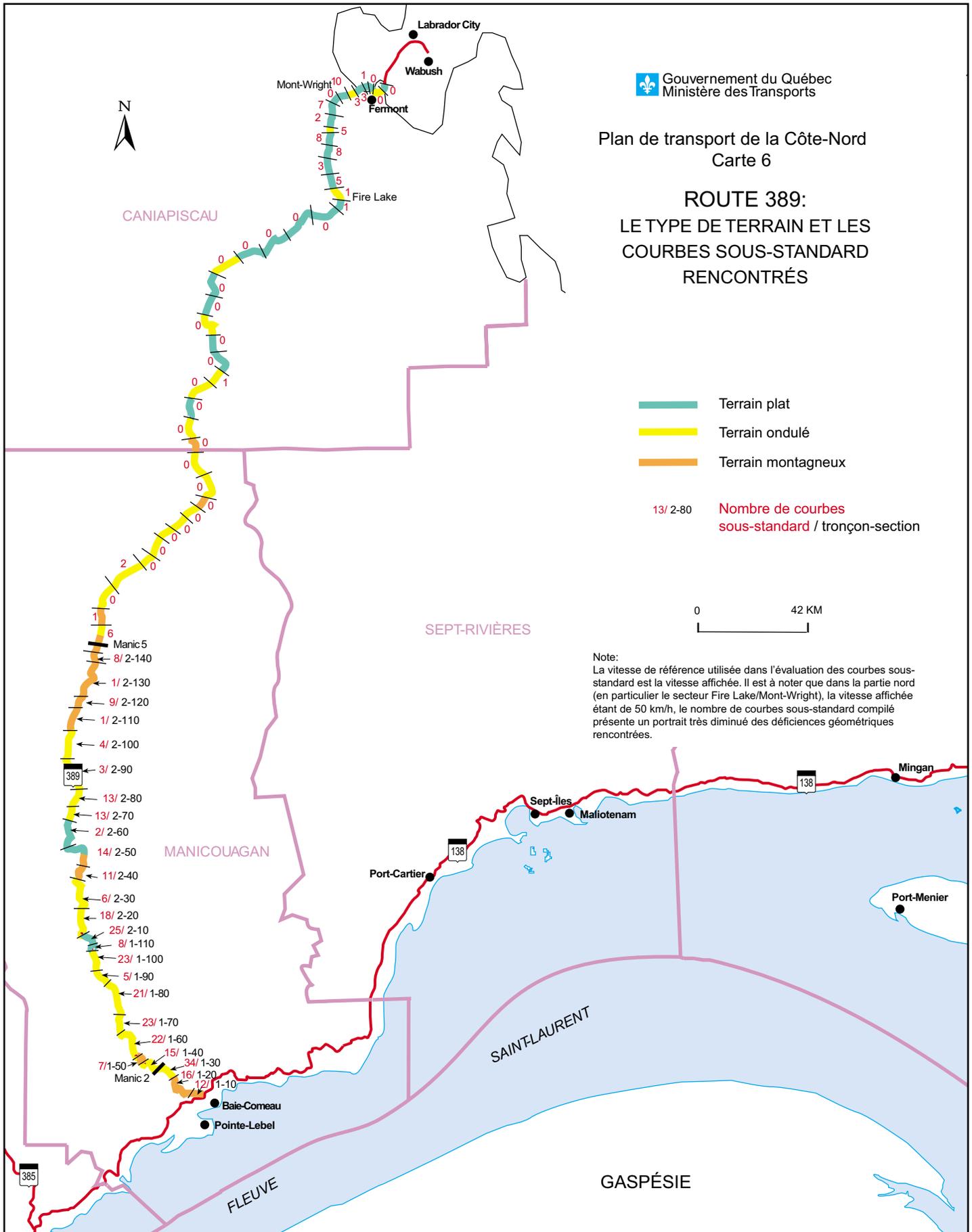
**ROUTE 389:
LE TYPE DE TERRAIN ET LES
COURBES SOUS-STANDARD
RENCONTRÉS**

- Terrain plat
- Terrain ondulé
- Terrain montagneux

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



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



2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

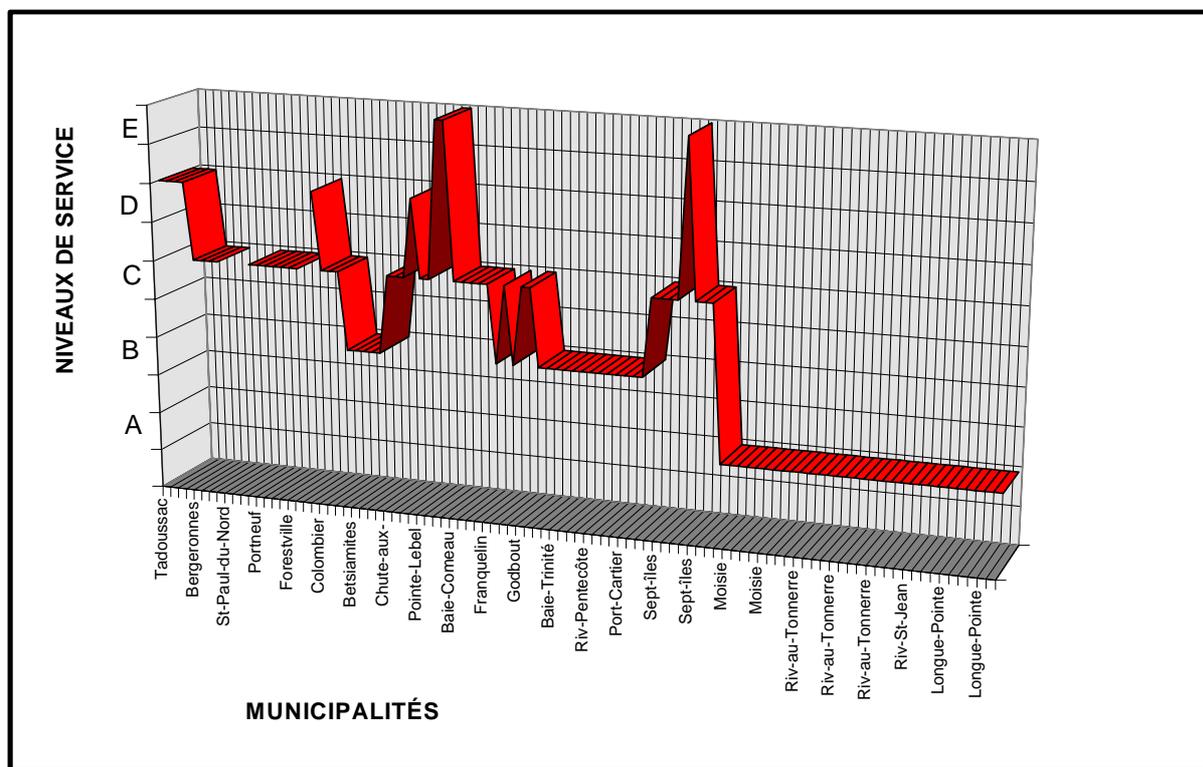
2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2.5.5 EN DIRECTION OUEST, L'EFFICACITÉ ET LA FLUIDITÉ DE LA CIRCULATION DIMINUENT PROGRESSIVEMENT

En milieu rural, les déficiences géométriques réduisant l'efficacité de la route sont en particulier la présence de pentes critiques et de courbes sous-standard. Une pente est considérée comme critique lorsque la vitesse d'un camion type d'une puissance de 90,72 kg/hp (200 livres/hp) gravissant cette pente subit une réduction de vitesse de 25 km/h par rapport à sa vitesse initiale de 88 km/h. On appelle courbe sous-standard, une courbe où la différence entre la vitesse affichée et la vitesse sécuritaire (vitesse différentielle) est plus grande ou égale à 10 km/h. La vitesse sécuritaire correspond à celle à laquelle un automobiliste peut circuler dans une courbe horizontale sans percevoir de poussée brusque vers l'extérieur. Elle se détermine au moyen d'un micro-ordinateur qui tient compte de la courbure et du dévers de la route. Les données concernant la présence de pentes critiques et de courbes sous-standard sont relevées à partir des inventaires capacité-courbes-pentes du ministère des Transports pour la Direction territoriale de la Côte-Nord. Elles sont illustrées aux cartes 5 et 6 précédentes. Les secteurs les plus déficients se retrouvent sur la route 389; dans le cas de la route 138, ces secteurs sont le tronçon entre Tadoussac et Bergeronnes, à l'est de Baie-Comeau, dans les municipalités de Franquelin et Godbout ainsi que dans les tronçons de Rivière-au-Tonnerre et d'Aguanish.

Une évaluation des niveaux de service actuels sur la route 138 est présentée à la figure 11.

FIGURE 11 - NIVEAU DE SERVICE ACTUEL SUR LA ROUTE 138



2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Une diminution du niveau de service en direction ouest est observée ; cela s'explique par une topographie plus accidentée combinée avec un accroissement de la demande. Également, la fluidité diminue en milieu urbain en raison de l'augmentation des mouvements de la circulation locale s'ajoutant à la circulation de transit. Ainsi, la capacité à écouler le trafic, en particulier à certains carrefours signalés de Baie-Comeau et de Sept-Îles, est limitée par le niveau de certains mouvements (par exemple les virages à gauche) qui ne permet plus d'écouler un surplus imprévu de trafic ou encore de répondre à un accroissement de la circulation.

2.5.6 UN CORRIDOR ROUTIER INSUFFISAMMENT PROTÉGÉ ET APPELÉ À S'URBANISER DAVANTAGE

La présence très élevée des terres publiques sur le territoire de la Côte-Nord a fait en sorte qu'indirectement les corridors routiers des routes nationales ont globalement été limités dans les développements du type urbanisation linéaire.

De fait, plus de 75 % des abords des routes nationales sont constitués de terres publiques. Cependant, cette présence est très variable d'une route à l'autre et d'un tronçon de route à l'autre. Les routes 385 et 389 sont ainsi bordées à plus de 90 % de terres publiques, la route 138 à 66 % et la route 172 à 32 %. La route 138 contient des variations très fortes selon les tronçons.

Des variations également très fortes se retrouvent dans la part du réseau routier inscrit à l'intérieur de périmètres d'urbanisation (voir figure 12). Le portrait statistique d'ensemble est le suivant :

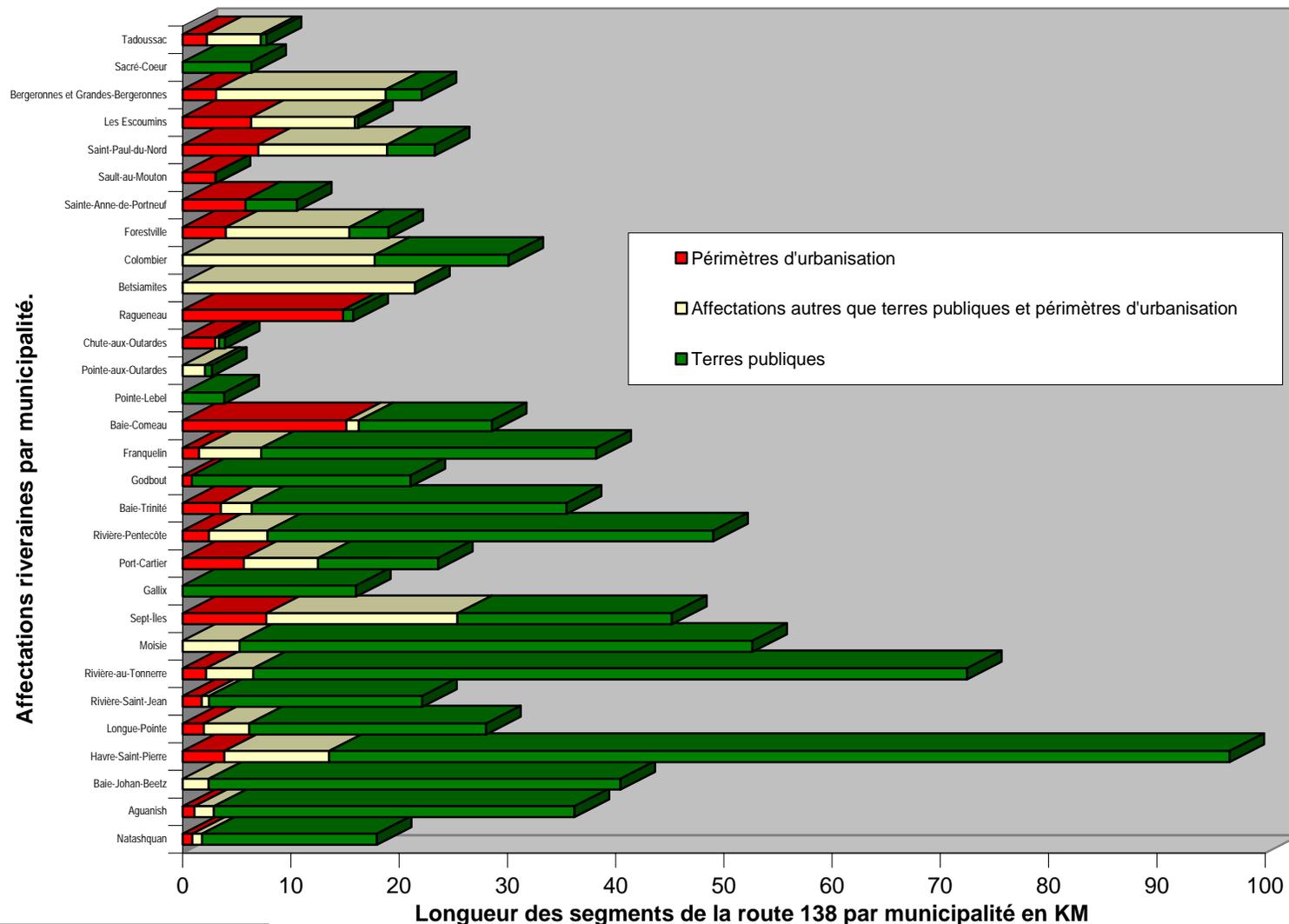
TABLEAU 4 : DÉVELOPPEMENTS AUX ABORDS DE LA ROUTE 138

Route 138 (tronçons)	Longueur	% bordé de terres publiques	% dans un périmètre urbain	Nombre d'entrées privées	Nombre d'intersections
Tadoussac–Baie-Comeau	215 km	25	30	1 906	251
Franquelin–Sept-Îles	226 km	69,5	9	672	195
Moisie–Havre-Saint-Pierre jusqu'au tronçon 11-100	207 km	85,6	4	524	110
Havre-Saint-Pierre–Natashquan	159 km	91,2	1,7	288	48

Note : Les relevés de ce tableau ont été faits à partir des schémas d'aménagement, des plans d'affectation des terres publiques et des photos aériennes datant de 1987 ; ils sont donc approximatifs.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

FIGURE 12 : CORRIDOR DE LA 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.

SÉSEPT, DGPT, MTQ, 04-1997

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

En pratique, il ressort du tableau 4 que le tronçon Tadoussac–Baie-Comeau a 30 % de son parcours à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. De plus, les 25 % de terres publiques riveraines de ce tronçon sont des lots intramunicipaux géographiquement localisés pour subir des pressions pour de l'expansion urbaine car ils sont souvent situés à proximité des périmètres d'urbanisation existants. À noter d'ailleurs que les plans d'urbanisme des municipalités situées entre Tadoussac et Baie-Comeau permettent, dans une proportion de 90 %, la construction de résidences, ce qui accentue l'exposition de ce tronçon à du développement linéaire.

Cette faible protection du corridor routier entre Tadoussac et Baie-Comeau et la multiplication des accès qui en découle a comme conséquence un plus grand nombre d'accidents et une réduction de vitesse autorisée à 50 et 70 km/heure sur près de 15 % du parcours. Une situation semblable se retrouve à l'approche ouest de Sept-Îles.

2.5.7 DES TRAVERSÉES D'AGGLOMÉRATION SUBISSANT LA NOUVELLE DYNAMIQUE DE LA CIRCULATION NORD-CÔTIÈRE

L'augmentation considérable de poids lourds ainsi que l'augmentation de la circulation automobile sur la 138, particulièrement dans le tronçon Tadoussac–Baie-Comeau, ont modifié sensiblement l'environnement de villages paisibles érigés au XIX^e siècle.

Le développement de commerces à grandes surfaces de stationnement a également modifié le patron de circulation en traversée d'agglomération, particulièrement dans les nouveaux secteurs de Baie-Comeau, Sept-Îles et Forestville. En plus de multiplier les déplacements et les entrecroisements de circulation cette nouvelle dynamique de la circulation a engendré un nombre relativement élevé d'accidents.

Cette nouvelle dynamique de circulation basée sur l'omniprésence du véhicule motorisé a favorisé une organisation de l'espace axée essentiellement sur ce dernier et fait en sorte que les clientèles plus vulnérables des rues principales des agglomérations, tels les piétons et les cyclistes, s'y sentent de plus en plus inconfortables. Dans certains cas, la route est devenue une barrière aux échanges de quartier.

De plus, les populations résidant dans ces secteurs subissent les nuisances environnementales engendrées par le trafic et plus particulièrement le trafic lourd tels les vibrations et le bruit.

Dans bien des traversées d'agglomération, les aménagements des abords de la route n'affirment pas suffisamment le caractère urbain du milieu et la présence d'une vie urbaine : absence de trottoirs, d'aménagements cyclables, de mobilier urbain, d'aménagements paysagers, ce qui ajoute à l'inconfort un sentiment d'insécurité. Cela diminue également l'attrait du milieu et va de ce fait à l'encontre d'une rétention des touristes.

Qui plus est, l'aménagement souvent confus des abords de la route (absence d'indication d'entrée d'agglomération, aires de stationnement ouvertes, surabondance de l'affichage commercial se mêlant à la signalisation de la route) fait en sorte que le conducteur adopte

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

difficilement une conduite urbaine d'où, entre autres, les vitesses élevées observées à plusieurs endroits. L'étalement urbain linéaire diffus, parfois sur plusieurs kilomètres, contribue également à cette confusion et à la dynamique conflictuelle d'ensemble.

La situation est toutefois très variable d'une municipalité à l'autre, selon le type de développement aux abords, l'éloignement des habitations, les conditions géographiques rencontrées (terrain plat, en pente, etc.). C'est pourquoi les traversées d'agglomération demandent des approches d'aménagement routier différentes d'une municipalité à l'autre. Compte tenu que les traversées d'agglomération de : Les Escoumins, Saint-Paul-du-Nord/Sault-au-Mouton, Sainte-Anne-de-Portneuf, Forestville, Chute-aux-Outardes, secteur Mingan de Baie-Comeau, Sept-Îles et Tadoussac (contournement) subissent une circulation plus élevée, connaissent de nombreux accidents ou ont fait l'objet d'une attention de la part du coroner, ce sont vers elles que l'attention du ministère des Transports est d'abord tournée.

2.5.8 LA NÉCESSAIRE REDÉFINITION DE LA VOCATION DE LA ROUTE 389

La route 389, entre la route 138 et la frontière du Labrador, s'étend sur une distance de 570 kilomètres. Elle est la résultante de la construction d'une série de tronçons ayant à l'origine des finalités très différentes. Le tronçon Baie-Comeau–Manic 5 (215 km) a été construit durant la décennie 1950-1960 pour donner accès aux travaux des barrages sur la rivière Manicouagan. Le tronçon Manic 5–Gagnon (134 km) a été construit graduellement entre 1977 et 1988 par le ministère de l'Énergie et des Ressources, principalement dans le but de développer le potentiel minier et forestier de la région. Un autre objectif visé était de désenclaver la ville de Gagnon. Le tronçon Gagnon–Fire Lake (84 km) a été construit par le ministère des Transports pour relier les installations de la mine Fire Lake à la ville de Gagnon. Quant au tronçon Fire Lake–Mont-Wright (65 km), il a été construit par les travailleurs de la compagnie minière Québec Cartier lors d'un conflit de travail en 1978 pour relier Fermont au reste du Québec. Cette portion de la route 389 se caractérise par des déficiences importantes tant sur le plan du tracé, du profil que de la géométrie.

Les autres tronçons présentent des caractéristiques nettement supérieures. Il faut cependant noter que le tronçon Baie-Comeau–Manic 5 et une partie du tronçon plus au nord présentent un nombre considérable de courbes sous-standard et de pentes critiques.

La route 389 n'est donc pas conçue pour répondre à une croissance très considérable de la circulation et plus particulièrement de la circulation des poids lourds. Elle sera cependant davantage utilisée prochainement à des fins de transport du bois ; durant la construction du chemin forestier devant permettre l'approvisionnement de la nouvelle scierie de Ragueneau, les camions emprunteront la route 389. Par ailleurs, on note un intérêt accru des gens de Caniapiscau, du Labrador et des touristes (chasseurs, pêcheurs) pour l'amélioration des conditions de la route, particulièrement pour le tronçon Fire Lake–Mont-Wright.

La vocation de la route 389 est donc à redéfinir, mais également la participation des autres utilisateurs que ceux du Québec pour son aménagement, compte tenu que c'est un lien interprovincial appelé à favoriser autant le développement du Labrador que celui du nord du Québec.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2.6 UN RÉSEAU D'ACCÈS DE CHEMINS FORESTIERS DEMANDANT UNE PLUS GRANDE PLANIFICATION

Le réseau de chemins forestiers que l'on trouve sur les terres du domaine public s'allonge sur plus de 4 000 kilomètres dont 3 600 sont actuellement utilisés. Ils sont surtout concentrés dans les MRC de La Haute-Côte-Nord, Manicouagan et Sept-Rivières. Les compagnies forestières en sont les principaux maîtres d'œuvre et utilisateurs. En 1995, ces compagnies utilisaient 25 tronçons totalisant 1 155 kilomètres. Elles en assument les coûts d'entretien et de réfection. Les compagnies minières et Hydro-Québec utilisent aussi leur propre réseau.

De leur côté, les utilisateurs à des fins récréatives (loisir et tourisme) se servent de près de 2 100 kilomètres de routes forestières pour accéder aux territoires recherchés. Toute une infrastructure d'accueil s'est développée autour de la pratique d'activités de plein air. On retrouve ainsi, dans cet arrière-pays, pas moins de 5 300 unités de villégiature dont la majorité sont accessibles par route. Ces activités occasionnent un nombre très important de déplacements surtout dans les secteurs se situant à une distance importante du domicile. Les utilisateurs des routes forestières à des fins récréatives sont à la remorque des compagnies et exercent des pressions dès qu'une nouvelle route ou un nouveau tronçon apparaît.

De part et d'autre, en 1995, les utilisateurs des routes forestières auraient exécuté plus de 100 000 passages sur celles-ci (voir carte 7). Une partie importante de cette utilisation est due au domaine du loisir et du plein air (50 % des passages).

La consolidation d'une partie du réseau d'accès aux activités de plein air tient actuellement du Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier visant l'utilisation polyvalente de la forêt publique. Par ce programme, il a été versé près de 1,3 M\$ pour 24 projets touchant les activités de plein air en 1995 et 34 projets en 1996. La motoneige occupe une place importante. Au total, les activités à d'autres fins que l'exploitation forestière occupent 85 % des projets acceptés.

Le rôle primordial de la matière ligneuse sur le plan économique et l'importance de l'accès pour l'approvisionnement ne sont plus à prouver. Parallèlement, les retombées économiques des activités récréatives que la forêt publique génère sont croissantes. Conscients du phénomène, différents organismes et ministères ont élaboré une campagne de sécurité pour sensibiliser les utilisateurs de plein air à la prudence sur les chemins publics. Cette campagne est en cours depuis l'automne 1997. Le ministère des Transports participe matériellement et financièrement à cette campagne par l'affichage et la signalisation à la jonction des chemins forestiers avec les routes du réseau sous la responsabilité du Ministère et celle des municipalités.

Le programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier et la campagne de sensibilisation 1997-1998 sur la sécurité routière dans les chemins forestiers sont des mesures notoires, mais demeurent tout de même ponctuelles.

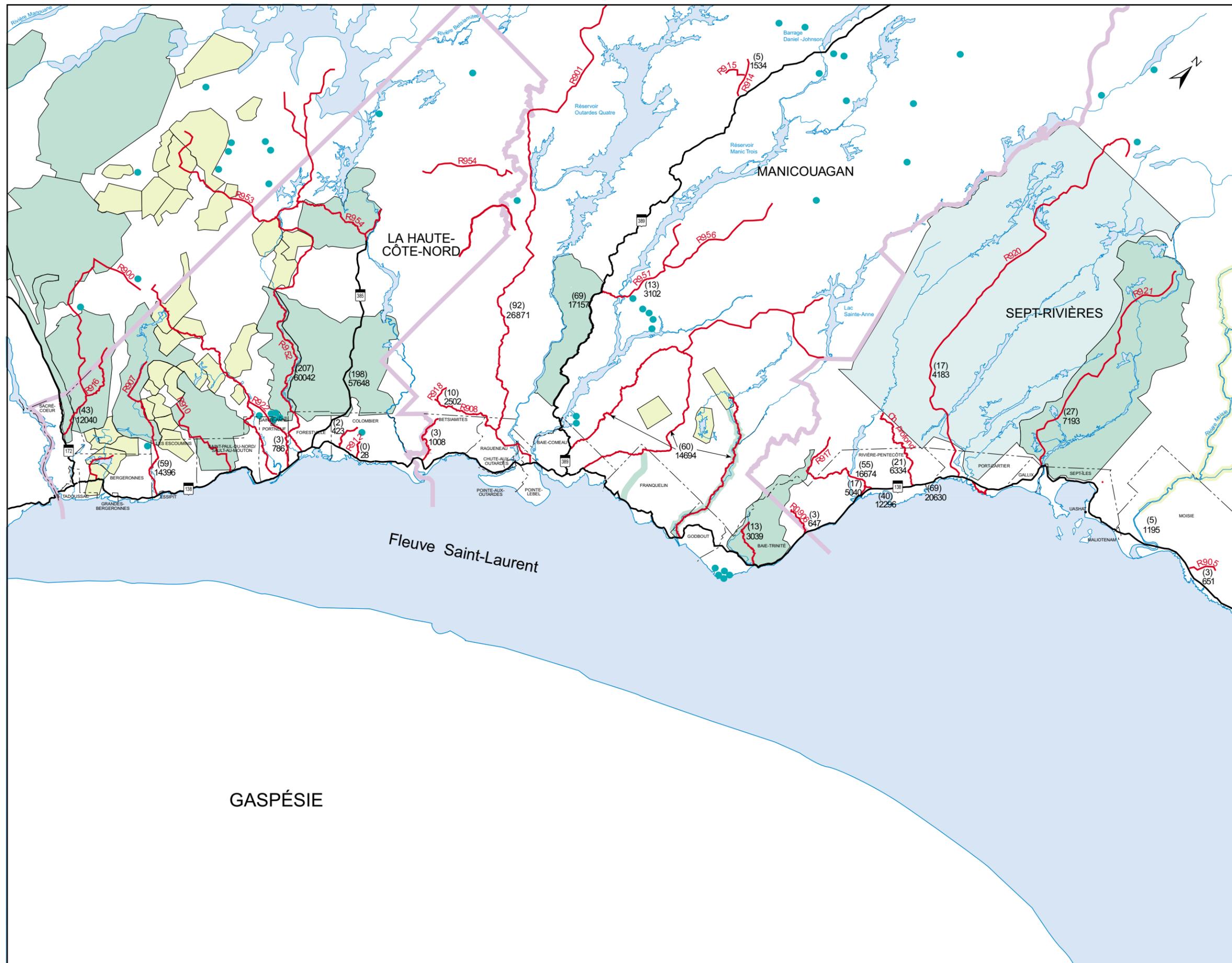
Une problématique particulière entoure le réseau d'accès aux chemins forestiers. Une telle problématique a déjà suscité, en juin 1993, en Haute-Côte-Nord, une rencontre des multiples organismes et ministères touchés par l'utilisation polyvalente des routes forestières, soit l'Association de la sauvegarde du chemin forestier de la rivière Portneuf, l'Association des pourvoyeurs de La Haute-Côte-Nord, le Commissariat industriel de Forestville, le Conseil de développement économique de la Côte-Nord, le Conseil régional de développement de la

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 7

ESTIMATION DE
L'UTILISATION
DES ROUTES D'ACCÈS
AUX
TERRES PUBLIQUES,
1995



- 2222 Nombre de passages (par année)
- (33) Débit journalier moyen forestier (DJMF)
- Zecs
- Pourvoires (sans droit exclusif)
- Pourvoires (avec droit exclusif)
- Parcs et réserves

- Réseau numéroté
- Routes et chemins forestiers
- Limite de municipalité
- Limite de MRC
- R 917 Numéro de routes ou chemins



2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Côte-Nord, la coopérative forestière la Nord-côtière, le groupement agro-forestier de La Haute-Côte-Nord, le ministère des Forêts, le ministère des Transports, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, le Secrétariat aux affaires régionales, la scierie Kruger, la scierie Boisaco.

La rencontre a fait ressortir la complexité du dossier, le besoin de clarification des rôles de chaque organisme, le besoin de bilan des chemins forestiers, de données sur la planification et la hiérarchisation du réseau, le besoin de concertation entre les ministères afin d'alléger les normes et les contraintes du financement de l'entretien des chemins forestiers. La problématique touche donc l'entretien, la sécurité et la responsabilité des utilisateurs à plus long terme. Le ministère des Transports est particulièrement préoccupé par les points de contact entre les deux réseaux, surtout là où les tronçons entretenus par le Ministère peuvent moins facilement absorber une croissance forte de la circulation lourde. Dans cette foulée et puisque tôt ou tard le réseau sous la juridiction du ministère des Transports sera directement touché, il apparaît souhaitable que tout nouveau développement, utilisation ou entretien du réseau puissent être planifiés en concertation avec les multiples intervenants.

2.7 UN PROJET D'INTÉGRATION DES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF

La Côte-Nord possède à maints égards un portrait qu'elle partage avec plusieurs régions du Québec : très grand territoire, faible population très dispersée, absence de grands centres urbains compensée par des centres urbains moyens (Baie-Comeau et Sept-Îles). Parallèlement, la région, comme ailleurs au Québec, n'échappe pas au phénomène de vieillissement de population ni à la tendance à la motorisation. Phénomène particulier: un peuplement linéaire principalement établi sur un corridor littoral de 1 300 kilomètres dont plus de 800 desservis par la route 138 et deux zones à desserte spécifique que sont Caniapiscou et la Basse-Côte-Nord.

Dans ce contexte, le transport collectif (scolaire, adapté, en commun, interurbain par autocar et le taxi) pose un défi. La réalité pèse souvent lourd dans les objectifs que s'est fixés la région relativement à la desserte courante de la population et à la viabilité des services (voir cartes 8 et 9).

Pourtant la région s'en tire assez bien à ce niveau si on la compare à d'autres régions du Québec. En ajoutant le transport effectué par les établissements du réseau de la santé (MSSS), la région compte tout de même 44 autorités organisatrices responsables du transport collectif. Celles-ci gèrent un parc de 275 véhicules (la plupart à contrat) soit : autobus scolaires, minibus adaptés ou non adaptés, berlines, autobus, autocars, voitures de taxi. À cela s'ajoute un nombre très important de déplacements faits par des ressources extérieures dans le cas du MSSS ou du MSR, que ce soit en automobile, en taxi, en transport en commun, en ambulance ou par du bénévolat (voir tableau numéro 5 à la page 55).

Le transport scolaire, avec 145 véhicules et 10 392 élèves transportés, est le seul mode qui, de par sa nature, couvre l'ensemble du territoire. Les services de taxi sont également très présents. Ils rejoignent 27 des 47 municipalités du territoire en 1997 dont toute la Basse-Côte-Nord. Le transport interurbain par autocar suit à peu près le même portrait quant au nombre de municipalités desservies qui se répartissent essentiellement sur la route 138 entre Tadoussac et Natashquan. La configuration du peuplement nord-côtier n'a pas favorisé la concentration de population sur le territoire, rendant moins avantageux ou moins intéressants les services de transport collectif. Cependant, il ne faudrait pas nier certains avantages procurés par un

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

peuplement linéaire. Ainsi, des territoires moins densément peuplés sont actuellement et demeureront desservis par le transport collectif.

Le transport en commun et le transport adapté sont les parents pauvres de la Côte-Nord puisqu'ils ne se retrouvent que dans les centres urbains les plus importants. Baie-Comeau réussit tant bien que mal à conserver son service de transport en commun (deux véhicules et un seul circuit). Le transport adapté se réduit à deux services, celui de la «conurbation» de Baie-Comeau (5 municipalités) et celui de Sept-Îles. Ces deux services se partagent le transport adapté de 392 personnes admises avec 5 véhicules (3 à contrat et 2 en régie).

Par ailleurs, aux endroits où l'éventail de services de transport collectif est multiple, et ce n'est pas seulement le cas dans les centres moyens, il est possible d'observer des doublages de service et la sous-utilisation des équipements. Le fonctionnement cloisonné par mode et par programme est souvent en cause. À ce niveau, le cas du transport adapté est à regarder.

Il s'effectue sur le territoire de la Côte-Nord du transport adapté pour des clientèles spécifiques devant répondre à des critères précis, que ce soit dans les domaines du transport scolaire, municipal ou des soins de santé. Ce transport est effectué par plusieurs organismes souvent pour un même territoire et peu densément peuplé. Dans ce contexte, plusieurs modes de transport sont utilisés. En ajoutant le transport fait pour le compte du MSSS, le transport adapté touche 22 autorités organisatrices sur le territoire.

Le transport scolaire des quelque 164 élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage nécessite, quant à lui, 6 minibus adaptés et 20 berlines. Le transport adapté municipal, ce sont 2 organismes, 5 minibus adaptés pour le transport de 392 personnes admises. Enfin, quelque 11 établissements centraux sont responsables du transport lié aux soins de la santé sur une bonne partie de la Côte-Nord et se servaient en 1995 de 10 minibus adaptés ou non adaptés. Il y a également l'utilisation de ressources extérieures (taxi, ambulance, automobile et transport en commun) pour le compte du MSSS et du MSR.

Le peu de mise en commun de services aboutit certes à une utilisation peu efficace des ressources et à la multiplication des organismes responsables de la gestion du fonctionnement et de l'organisation du transport collectif. Le transport adapté est un reflet du portrait d'ensemble du transport collectif. Fort de l'analyse de la situation dans le contexte global du Québec, le ministère des Transports est convaincu des bénéfices qu'aurait l'intégration des services de transport collectif. Malgré les modifications au projet initial survenues depuis la récente entente entre le gouvernement et le monde municipal, le Ministère poursuit son projet d'intégration des services de transport collectif. La nouvelle stratégie portera sur l'approche volontaire de mise en commun de certains services de transport collectif en prenant appui sur les modes disponibles.

Parmi les bénéfices du projet d'intégration des services de transport collectif, citons des services mieux adaptés, des économies, une disponibilité accrue des services de transport, une plus grande mobilité pour la population, une réduction de l'encadrement gouvernemental, une plus grande souplesse dans l'organisation des services et une plus grande autonomie des autorités locales.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

TABLEAU 5 : ORGANISATION DU TRANSPORT COLLECTIF

Modes		Territoires		Autorités organisatrices	Services	Clientèle	Nombre de déplacements
	MRC – BCN	Municipalités	Population				
Transport scolaire 1995-1996	6/6	38/38	96 152/ 96 152 soit 100%	9 commissions scolaires	145 véhicules (138 à contrat et 7 en régie) 119 aut.scol. 6 véh.adaptés 20 berlines	él. inscrits: 16 657 dont 164 EHDAA él. transportés 10 392 dont 104 EHDAA Total: 62% p/r aux inscriptions	3 740 760 déplacements d'élèves
Transport adapté (1995)	2/6	6/38	57 967/ 96 152 soit 60,3%	2 services	5 véh.adaptés (3 à contrat 2 en régie) taxi à contrat	392 person. admises 145 déplac. p/r aux pers.admises	56 807 (minibus) 2 895 (taxi) 59 702 déplacements
Transport suburbain (1995)	1/6	1/38	25 554/ 96 152 soit 26,6%	1 OMIT	2 véhicules à contrat (45 pass.)	N.D.	67 631 déplacements
Transport par taxi 1997	6/6	27/47* *inclut les réserves	95 951/ 106 211 soit 90,3%	15 régions et 2 agglomér. de taxi	110 véhicules	N.D.	N.D.
Transport interurbain (autocar) 1996	5/6	25/38	86 583/ 96 152 soit 90%	3 transporteurs privés	3 lignes locales et 1 ligne express 1 ligne intrarégion. 2 lignes extrarégion.	N.D.	76 790 déplacements Estimations MTQ 1995
Transport MSSS 1994-1995	6/6	N.D.	N.D.	56 établ. Et install. Réseau MSSS et 11 établ. Centraux res-ponsables du transport	4 minibus adaptés en régie, 6 minib. Adaptés ou non à contrat et autom., taxi ambulance et bénévoles	N.D.	20 933 déplacements par les différents modes correspond à 83% des données répertoriées
Transport MSR 1993-1994	6/6	N.D.	N.D.	S.O.	Remboursement de frais de transport (taxi, autom. et transport en commun	N.D.	1 490 pers. par taxi, automobile et transport en commun 312 pers. par ambulance

Source : MTQ, Direction du transport terrestre des personnes.

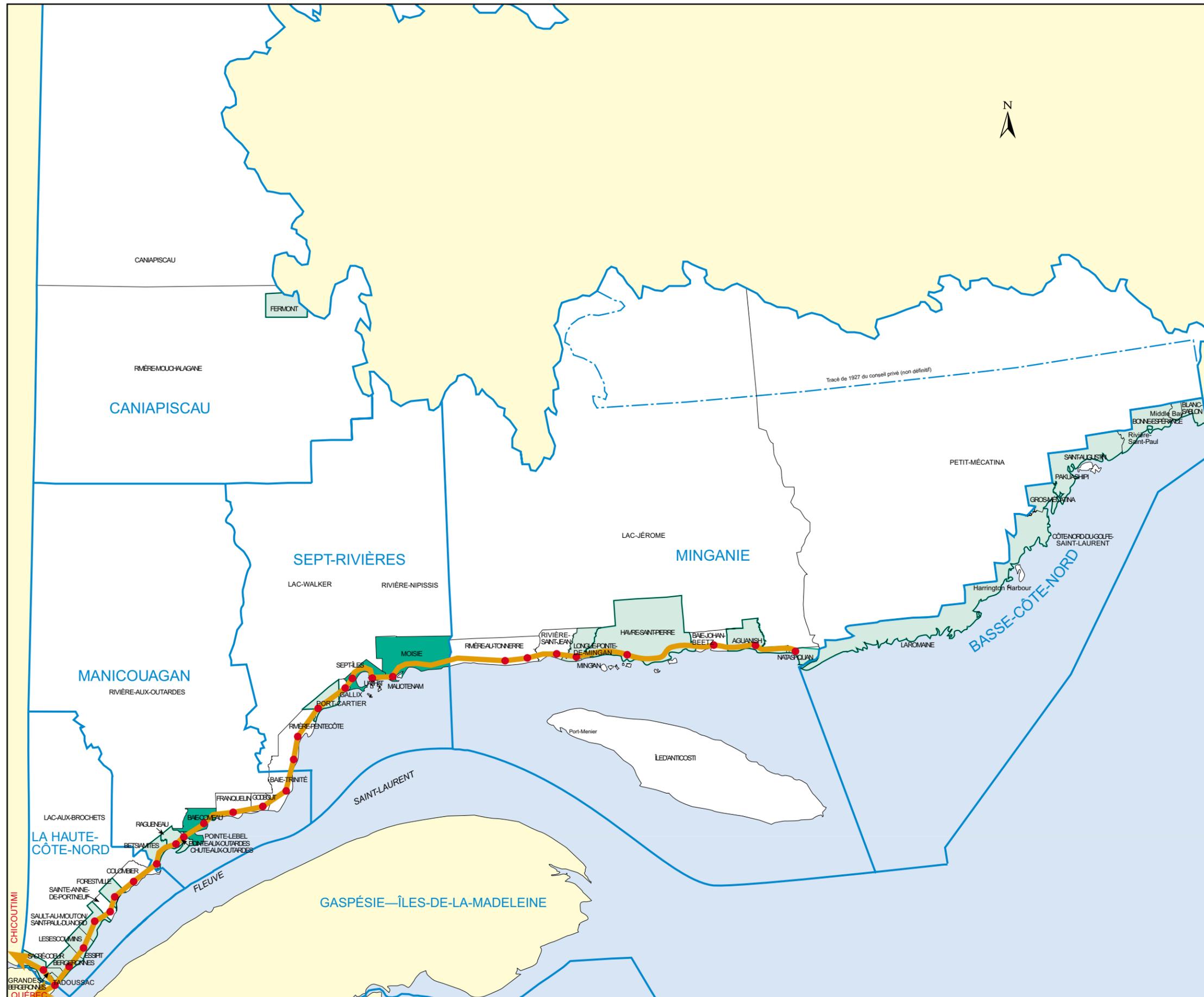
2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

INFRASTRUCTURES ET
SERVICES DE BASE
DU TRANSPORT COLLECTIF
(INTERURBAIN, TAXI)

1997



Organismes de transport:

-  région
-  agglomération
-  trajet
-  point de service
-  Service de transport par taxi
-  Service de transport interurbain par autobus

Limites administratives:

-  Municipalité régionale de comté (MRC) et Basse-Côte-Nord
-  Municipalité

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

Ce projet aura également des incidences quant au développement de services. Ainsi, ne vaudrait-il pas mieux se demander dans le cas du développement d'un nouveau service de transport en commun dans une municipalité auparavant non desservie, si l'utilisation du taxi collectif ou adapté ne pourrait pas tout aussi bien remplir les mêmes objectifs, ce qui éviterait l'ajout de nouvelles ressources. Pour parvenir à une solution, beaucoup d'étapes devront être franchies, en commençant par une révision de l'encadrement législatif et réglementaire sur le taxi.

Le ministère des Transports considère essentiel de poursuivre sa démarche d'intégration, que ce soit à l'intérieur des groupes de travail sur la décentralisation ou dans le cadre de la réalisation des plans de transport, dont celui de la Côte-Nord. Mais cette démarche doit être appuyée par d'autres outils dont les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme. Des orientations comme celles visant à contrer l'étalement urbain et à pousser la concentration des services peuvent jouer, à moyen terme, un rôle très important dans le développement et le maintien du transport collectif.

2.8 UN TRANSPORT DE TYPE MOINS TRADITIONNEL COMME SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Au Québec comme en Côte-Nord, l'usage récréatif davantage qu'utilitaire de la bicyclette, de la motoneige et du véhicule tout terrain est en majeure partie à l'origine de leur essor, tant pour le nombre de véhicules que d'aménagements.

En Côte-Nord, la motoneige possède une longueur d'avance sur le vélo et le véhicule tout terrain. Un réseau de 2 278 km reconnu par la Fédération des clubs motoneigistes du Québec, en plus de 464 km de «route blanche» sur la Basse-Côte-Nord entretenus par l'entremise de subventions du ministère des Transports (181 200 \$ en 1996-1997), constitue un des plus longs réseaux régionaux entretenus du Québec (voir carte 7).

Le vélo, pour sa part, se résume à trois réseaux cyclables municipaux totalisant 43 km à l'intérieur de Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Îles. Ces réseaux sont rarement en site propre et occasionnent des problèmes de sécurité aux abords de la route 138, à en juger par les rapports d'accidents compilés par la SAAQ.

La motoneige est déjà reconnue produit touristique par le ministère du Tourisme. La Côte-Nord profite des retombées touristiques. La section Sacré-Coeur/Tadoussac jusqu'à Godbout a enregistré en 1995 plus de 7 000 touristes motoneigistes et des retombées de plus de 1 M\$, ce qui permet en hiver, le maintien en exploitation de nombreuses infrastructures à caractère touristique. La Côte-Nord, comme destination motoneige, s'est développée en partie grâce à l'usage des traverses et au développement de boucles avec le réseau de motoneiges de la Rive-Sud (Bas-Saint-Laurent et Gaspésie) déjà recherché par la clientèle motoneigiste.

La motoneige profite également d'un financement bien structuré d'abord autour du membership régional (en Côte-Nord, ce sont 16 clubs qui s'occupent de l'entretien, de l'aménagement, de la sécurité, de la signalisation et du renouvellement des surfaceuses), du Programme

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

d'assistance financière aux clubs motoneigistes du Québec (plus de 40 000 \$ en 1995-1996) et du Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier (subventions de plus de 466 000 \$ en 1995 et plus de 305 000 \$ en 1996).

Pour sa part, le ministère des Transports contribue à l'industrie de la motoneige par l'implantation de la signalisation aux traverses des routes et par l'entremise de la Loi sur les véhicules hors route qui a été sanctionnée à l'été 1997. Cette loi vise surtout la sécurité dans la pratique dont les règles d'aménagement et de signalisation dans les sentiers, les compétences de conduite (âge requis : 14 ans), les mécanismes de protection des biens et des personnes (vitesse limite : 70 km/heure), etc. En bout de ligne, la loi préconise le développement de corporations de gestion différentes motoneiges/VTT (véhicules tout terrain) et le développement de deux réseaux parallèles.

En Côte-Nord, les traversées de rivières demeurent problématiques et les traversées longitudinales sont souvent nécessaires. Le ministère des Transports est à développer, une politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières.

Le Conseil régional des loisirs de la Côte-Nord (CRL) chapeaute le dossier motoneige. Pour le CRL, la consolidation du réseau de sentiers de motoneige relié au sentier Trans-Québec constitue une priorité. Les MRC de la région l'ont d'ailleurs reconnu et s'entendent pour que le trajet figure dans leur schéma d'aménagement. Pour le CRL, la Côte-Nord a des particularités qui font que le même réseau pourrait être utilisé sans danger par les deux modes, à savoir la motoneige en hiver et le VTT en été.

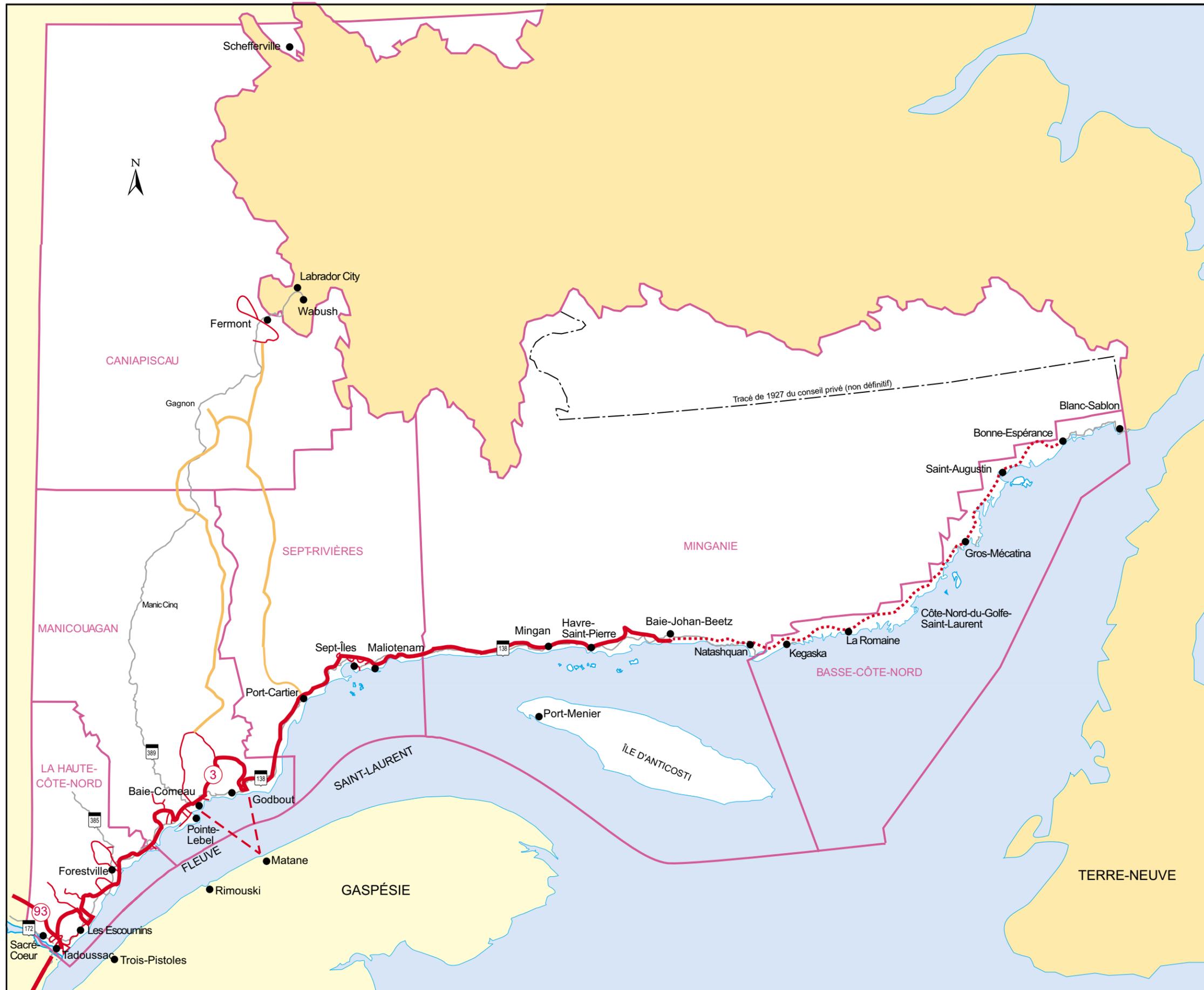
Dans le cadre du plan de transport de la Côte-Nord, les priorités pour la motoneige sont d'assurer la permanence du réseau de base, de développer des ententes de concertation pour régler le cas épineux des traverses de rivières, d'améliorer la qualité du réseau, de garantir un minimum de standards d'aménagement et d'améliorer l'accessibilité au réseau en multipliant les points d'accès et les stationnements.

Pour ce qui est du vélo, ce mode de transport devrait être pris en considération comme moyen de transport dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement. Le ministère des Transports peut accorder une aide financière lorsqu'un projet touche son réseau supérieur. Ce projet doit, au préalable, avoir été signalé dans les intentions de la MRC par l'entremise de son schéma. Également, la problématique du vélo doit être abordée par l'entremise des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme pour ce qui est des traversées d'agglomération.

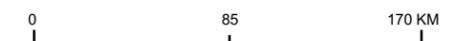
Quant au volet touristique, le CRL supervise actuellement un comité régional sur les itinéraires récréatifs en Côte-Nord. Le CRL n'a pas l'intention de créer un réseau cyclable régional, mais ne veut pas non plus d'une route verte qui ne ferait qu'effleurer la Côte-Nord pour relier le Saguenay à Charlevoix, en passant par Sacré-Coeur et Tadoussac. Pour le CRL, il serait possible de créer des corridors récréatifs dont des itinéraires cyclables interrégionaux en se servant des traverses pour établir des boucles avec les réseaux cyclables de la Rive-Sud. Cette stratégie permettrait d'allonger la Route verte vers l'est et de développer le tourisme à vélo en Côte-Nord. Dans cette optique, il faudra porter une attention aux problématiques engendrées par la présence sur les routes nationales d'un nombre relativement élevé de camions, et mettre cette facette en relation avec la présence du réseau cyclable dans l'emprise des routes du Ministère.

2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

SENTIERS DE MOTONEIGE



- Sentier de motoneige Trans-Québec
- Raccordement à la Rive-Sud par traversier
- Sentier de motoneige local
- Sentier de motoneige balisé
- Sentier Défi du Grand Nord
- Route importante
- Limite de municipalité régionale de comté et Basse-Côte-Nord



2 - Situation actuelle et situation prévisible des transports (évolution tendancielle)

3 - DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE, ENJEUX, ORIENTATIONS PRÉLIMINAIRES

Après avoir fait état de l'évolution tendancielle des différents modes de transport en regard des composantes économiques, démographiques et du développement du milieu, il est nécessaire de poser un diagnostic d'ensemble sur la situation des transports pour le territoire de la Côte-Nord pris dans sa globalité. Ce diagnostic vise à mettre en perspective le contexte régional ainsi que les forces et faiblesses des réseaux et systèmes de transport en place, de manière à pouvoir dégager les principaux enjeux auxquels fait face la région. De ces enjeux découlent les orientations préliminaires de la vision des transports pour la Côte-Nord.

3.1 DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE

Vue générale

Au chapitre précédent, l'immensité du territoire de la Côte-Nord fut relevée comme caractéristique majeure et déterminante dans le développement des transports du territoire. D'une superficie de 328 000 kilomètres carrés et ayant une façade maritime de 1 300 kilomètres, la Côte-Nord a vu sur son territoire le développement de réseaux de transports rejoignant les localités les plus éloignées. Plus de 1 500 kilomètres de routes nationales, plus de 1 000 kilomètres de voies ferroviaires, des infrastructures maritimes dans une trentaine de localités et une douzaine d'aéroports dispersés sur un territoire couvrant près du quart du Québec composent principalement le réseau de transport de la Côte-Nord.

À première vue, il est étonnant de voir autant d'infrastructures pour un territoire aussi peu peuplé. À peine 103 000 habitants et les projections de population n'anticipent pas de croissance de ce nombre. En fait, la quantité et la diversité des infrastructures sur le territoire est la résultante d'une dispersion de cette population tout au long de la côte ainsi que l'exploitation dans l'arrière-pays et le long de cette côte des ressources naturelles.

Les différentes localités, même les plus éloignées, sont souvent munies d'infrastructures de transport soutenant cette forte exploitation des matières premières. Fermont est un bel exemple avec une voie de chemin de fer de 500 kilomètres acheminant annuellement 15 millions de tonnes de minerai vers la côte. D'autres cas moins spectaculaires témoignent de cette interdépendance entre un mode de transport et la vie économique locale ; il y a plusieurs municipalités dont les quais assurent des volumes annuels de pêche supérieurs à 200 tonnes métriques.

Par ailleurs, dans bien des cas, les localités de la Côte-Nord sont le siège d'un réseau multimodal imposant d'exploitation des produits. Par l'intermédiaire de voies ferroviaires et d'infrastructures maritimes ayant nécessité des centaines de millions de dollars en investissement, Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Forestville ont notamment bénéficié de cette intermodalité ; la matière première étant acheminée vers ces villes pour y subir une transformation primaire et être transbordée par la suite vers les marchés extérieurs.

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

En fait, les 103 000 personnes habitant la Côte-Nord (1,5 % de la population québécoise) produisent dans plusieurs domaines une part très importante des biens québécois. Les produits régionaux sont, en raison du très faible nombre de consommateurs locaux, réservés à une consommation extrarégionale, voire à une exportation vers l'étranger. En 1995, 28% des expéditions minérales, 28% des valeurs de débarquement de poissons, 8% de la production forestière et 31% de la capacité de production d'aluminium du Québec avaient pour territoire d'origine la Côte-Nord.

De plus, la région possède des réserves abondantes de matières premières pour plusieurs années à venir. La production forestière actuelle ne représente qu'environ la moitié des coupes forestières autorisées. Les mines de fer et d'ilménite en opération ont respectivement une espérance de vie de 60 et 40 ans. Plusieurs gisements miniers sont en attente d'exploitation : le gisement de silice du lac Virot près de Fermont, le gisement de zirconium au lac Brisson au nord de Schefferville, les sables lourds de la rivière Natashquan, etc. Tout ce potentiel d'exploitation de nouveaux produits miniers et de nouvelles zones d'exploitation des forêts ont des exigences en matière de circulation des produits tant pour le transport vers la côte que pour l'expédition à l'extérieur de la région.

Une autre activité économique qui sollicite des demandes en transport sur le territoire, c'est le développement touristique. Les petites municipalités comptent particulièrement sur le tourisme pour améliorer leur situation. Tous les modes de transport sont visés. Aux Escoumins, à Forestville, à Havre-Saint-Pierre, en Basse-Côte-Nord, à L'île-d'Anticosti, on compte beaucoup sur les traverses et les dessertes maritimes pour attirer le tourisme ; dans la MRC de Caniapiscau, l'on veut intégrer la dimension touristique dans la planification des transports et en particulier en ce qui a trait à la venue de touristes par le chemin de fer et par le réseau aérien ; la demande d'asphaltage de la route 138 jusqu'à Natashquan provenait en bonne partie de visées concernant le développement touristique. De plus, toutes les MRC et la Basse-Côte-Nord comptent sur le développement des sentiers de motoneige pour attirer une clientèle touristique hivernale.

En somme, la Côte-Nord est une région dont les besoins en transport sont surtout liés aux besoins de développement économique et plus particulièrement aux besoins de transport des marchandises et des clientèles touristiques. Quant au transport public des personnes, la faible population régionale et l'absence de perspectives de croissance font en sorte que les besoins futurs sont plutôt liés à une adaptation des infrastructures et des services au phénomène du vieillissement de la population. La mise en commun des services de transport collectif, à commencer par le transport adapté, pourrait bien être le moyen souple et polyvalent de répondre aux clientèles faibles et dispersées de la Côte-Nord et à leur évolution.

La route de plus en plus sollicitée

Bien que tous les modes de transport soient sollicités et bien que la Côte-Nord ait en opération un réseau de transport multimodal fort actif, les analyses du chapitre deux ont démontré une tendance à utiliser de plus en plus la route comme moyen de transport. À la traversée de Tadoussac, entre 1983 et 1996, le nombre de voyages de camions a triplé alors que durant

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

cette période, on a assisté à la disparition du transport du bois au quai de Forestville, à la stagnation, voire à une légère baisse du nombre de véhicules lourds empruntant la traverse Baie-Comeau–Matane–Godbout. Seule la croissance du volume de marchandise au traversier-rail de Baie-Comeau est venue quelque peu contrebalancer le phénomène, mais l'accroissement des volumes transportés au traversier-rail depuis 5 ans n'équivaut qu'à la moitié du volume de marchandise qui empruntait le quai de Forestville.

Au plan de la circulation automobile, le tronçon de la route 138 Tadoussac–Baie-Comeau a connu également une croissance notable. Celle-ci est toutefois moins élevée que la croissance du camionnage, bien que le nombre d'automobiles depuis 15 ans a doublé dans le secteur de Tadoussac. L'achalandage touristique concentré à 85 % dans le secteur Tadoussac–Les Escoumins en est une forte cause. Il y a des initiatives permettant une déconcentration du flux routier touristique, notamment le retour de la traverse Les-Escoumins–Trois-Pistoles, l'expérience de la traverse Havre-Saint-Pierre–Anticosti–Rivière-au-Renard et l'arrivée récente de la traverse Rimouski–Forestville; les résultats bien que notables sont modestes.

Par ailleurs, il faut noter que le prolongement du réseau routier au cours des 20 dernières années, au delà de Sept-Îles en ce qui a trait à la route 138 et jusqu'au Labrador en ce qui a trait à la route 389, a contribué à la popularité de la route comme mode de transport; ajoutées à cela, les fortes hausses des tarifs aériens entraînant un déclin de l'utilisation de ce mode, la diminution de la clientèle des jeunes pour le transport interurbain et la réduction constante de l'utilisation du service voyageurs de la ligne de chemin de fer Sept-Îles–Labrador City. Enfin la récente politique du gouvernement fédéral de dévolution de ses infrastructures maritimes et aériennes au milieu local et de recouvrement des coûts de la garde côtière risquent d'accélérer l'utilisation de la route.

Répercussions

La première répercussion de cette plus grande sollicitation du réseau routier se trouve dans une demande accrue des équipements de base, particulièrement dans le tronçon de Tadoussac–Baie-Comeau qui draine vers l'ouest le flux routier nord-côtier. Même avec les récentes améliorations, si le rythme de croissance de la circulation et en particulier celui du camionnage se maintient, la traverse de Tadoussac et certains tronçons de la route 138 vont connaître d'ici une dizaine d'années de sérieux problèmes d'efficacité. Par ailleurs, l'exploitation forestière de l'arrière-pays et les développements miniers de la MRC de Caniapiscau et du Labrador créent une pression pour une amélioration de la route 389.

La deuxième répercussion de la tendance à la route est l'exposition plus grande de la population résidente aux impacts environnementaux du trafic routier. Avec plus de circulation, il y a généralement plus d'accidents et une augmentation des nuisances environnementales (bruit, vibrations, poussières, etc.). Cette problématique est plus prononcée dans les traversées d'agglomération, particulièrement dans le tronçon Tadoussac–Baie-Comeau où 30 % du parcours de la route 138 se trouve à l'intérieur de périmètres d'urbanisation. De surcroît, ce tronçon, très exposé à des augmentations importantes de la circulation et conséquemment aux

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

répercussions environnementales est celui qui est le moins bien protégé vis-à-vis le développement riverain des abords de la route. Une situation semblable se retrouve à l'approche ouest de Sept-Îles.

La troisième répercussion est le risque de voir, en raison d'une diminution de leur utilisation et de la politique de dévolution du gouvernement fédéral de ses infrastructures au milieu local, la disparition de certaines infrastructures ou certains services maritimes et aériens. Les petites municipalités pourraient être particulièrement touchées, compte tenu du peu de ressources dont elles disposent pour entretenir et développer de telles infrastructures. Toujours dans la même optique, des maillons importants de la chaîne intermodale pourraient être emportés. Cette disparition peut dans certains cas compromettre les efforts locaux de développement économique et dans des perspectives plus globales nuire aux échanges régionaux et extrarégionaux si essentiels dans le développement économique de la Côte-Nord.

La quatrième répercussion a trait aux coûts économiques rattachés à une surcharge de l'utilisation de certaines composantes du réseau routier et à une sous-utilisation des autres modes de transport. Les améliorations à la traversée de Tadoussac et sur l'ensemble du réseau routier ne se font pas sans investissements importants. Inversement, la sous-utilisation des autres modes et services de transport en place génère des déficits d'opération qui en menacent leur existence.

Choix stratégiques et enjeux

Les choix stratégiques du ministère des Transports sont orientés sur le soutien au développement économique des régions, le développement de l'intermodalité et de l'intégration des systèmes de transport des personnes et des marchandises, sur la mobilité et la sécurité des usagers des équipements de transport, de même que sur la concertation avec les partenaires. Le plan stratégique du Conseil régional de développement de la Côte-Nord considère l'adaptation des infrastructures publiques et services à l'économie comme un des trois enjeux pour donner corps à la vision de développement de la Côte-Nord. Pour sa part le présent diagnostic d'ensemble fait ressortir le besoin du maintien et du développement d'un réseau de transport multimodal équilibré. En pratique cela signifie la recherche du maintien et du développement des réseaux maritimes, aériens et ferroviaires mais également l'amélioration du réseau routier afin que celui-ci satisfasse les besoins de circulation des marchandises et des personnes tout en limitant les répercussions sur l'environnement humain et physique.

La recherche d'une plus grande efficacité et d'une plus grande rentabilité de tous les modes de transport devrait permettre à toutes les communautés de mettre à profit leur potentiel économique ainsi que de conserver et améliorer différents services de transport déjà offerts à la population. Cette recherche ne se fera pas sans analyser sérieusement la performance économique des solutions possibles. Les solutions et/ou les équipements trop dispendieux par rapport aux capacités et aux besoins réels du milieu minent les énergies et mettent en péril les services de base des communautés. De plus, même en considérant les potentialités de développement du milieu, certaines infrastructures peuvent ne plus avoir leur raison d'être.

Dans cette recherche du soutien des transports au développement économique régional, du maintien des services de base et d'approches adaptées au milieu, trois grands enjeux régionaux se dessinent :

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

- les liens extrarégionaux et la complémentarité des systèmes de transport ;
- la desserte des localités isolées ;
- la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier particulièrement en ce qui a trait à la route 138.

L'importance de chacun de ces grands enjeux régionaux quant à l'objectif général du plan de transport de répondre de la façon la plus appropriée aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises sera maintenant démontrée. Et pour chacun de ces enjeux, les orientations préliminaires de la vision des transports, permettant de répondre le plus adéquatement possible à ces besoins, seront énoncées et expliquées.

TABLEAU 6 - LES GRANDS ENJEUX ET LES ORIENTATIONS PRÉLIMINAIRES DE LA VISION DES TRANSPORTS POUR LA CÔTE-NORD

GRANDS ENJEUX	ORIENTATIONS PRÉLIMINAIRES
Les liens extrarégionaux et la complémentarité des systèmes de transport.	<ul style="list-style-type: none">• Assurer l'efficacité de la traverse du Saguenay ;• Améliorer la route 389 comme lien interprovincial ;• Consolider et/ou favoriser les liens interrives du Saint-Laurent;• Favoriser un plus grand recours aux modes maritimes et ferro-maritimes pour le transport des marchandises ;• Assurer un réseau de base pour le transport collectif des personnes.
La desserte des localités isolées.	<ul style="list-style-type: none">• Assurer la desserte des localités isolées et en améliorer l'efficacité au meilleur coût.
La fonctionnalité et la sécurité du réseau routier, particulièrement pour la route 138.	<ul style="list-style-type: none">• Corriger les sites accidentogènes ;• Améliorer la fluidité aux endroits problématiques.• Limiter les impacts du trafic lourd ;• Minimiser les conflits entre les différents usagers dans les traversées d'agglomération ;• À l'extérieur des agglomérations limiter les accès privés ;• Protéger les voies d'accès aux infrastructures portuaires et aéroportuaires.

3.2 PREMIER GRAND ENJEU : LES LIENS EXTRARÉGIONAUX ET LA COMPLÉMENTARITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT

La plus grande part des marchandises transportées sur la Côte-Nord proviennent ou sont destinées à d'autres régions du Québec ou à des marchés mondiaux. Même au chapitre du transport des personnes, le réseau de transport de la Côte-Nord, du moins dans le secteur de Tadoussac, est utilisé durant l'été par une population majoritairement extrarégionale.

L'économie de la Côte-Nord est donc intensivement dépendante de ses liens avec l'extérieur. Pour maintenir et améliorer ces liens, les orientations préliminaires de la vision des transports sont les suivants :

ASSURER L'EFFICACITÉ DE LA TRAVERSÉE DU SAGUENAY

Environ 60 % des gens entrant ou sortant de la Côte-Nord passent par la traverse du Saguenay. Au niveau des marchandises, l'importance est moindre puisque plus de 90 % du tonnage de marchandises manutentionnées sur la Côte-Nord empruntent les ports du Saint-Laurent ; il n'en reste pas moins que plus de 120 000 camions et semi-remorques ont utilisé la traverse du Saguenay en 1996.

Les modifications apportées au service de traversier en 1995 ont amélioré considérablement les temps d'attente à cette traverse. Cependant, si la croissance du taux d'achalandage connu ces dernières années (de l'ordre de 5 %) se poursuit dans les années à venir, il faudra à nouveau intervenir. D'où la réalisation d'une étude d'opportunité devant analyser à court, moyen et long terme l'évolution du trafic à cette traverse et les moyens pour assurer l'efficacité de la traversée du Saguenay.

Cette étude analysera d'abord en profondeur la croissance que devrait connaître la traversée du Saguenay par les principaux utilisateurs actuels et potentiels (tourisme, produits forestiers, hydrocarbures, aluminium, etc.) Puis, tous les types de solutions permettant de répondre à la demande anticipée seront également étudiés en détail : amélioration de la traversée maritime par plus de bateaux ou par des bateaux plus performants, ajout de quais, implantation d'un pont et de ses approches, utilisation plus forte de trajets alternatifs telles l'utilisation des traverses du Saint-Laurent et l'utilisation de la route 172.

AMÉLIORER LA ROUTE 389 COMME LIEN INTERPROVINCIAL

La route 389 constitue le seul lien routier vers les secteurs nordiques de Caniapiscau, l'est du Nouveau-Québec et le Labrador. Avec la découverte de gisements miniers au lac Viroit près de Fermont, au lac Brisson au nord-est de Schefferville dans le Nouveau-Québec, à Voisey Bay au Labrador, avec la construction prochaine de la Trans Labrador Highway devant relier Blanc-Sablon à Labrador City, avec surtout le fait qu'il y a à Fermont une population de 3 500 habitants et au Labrador une population de 30 000 habitants qui ont besoin d'un lien adéquat avec le sud, l'amélioration de la route 389 devient une orientation importante de la vision intégrée des transports pour la Côte-Nord et plus particulièrement vis-à-vis cet enjeu des liens extrarégionaux.

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

Cette orientation est d'autant plus justifiable que la route 389 présente des déficiences majeures dans le tronçon Fire-Lake–Mont-Wright tant pour ce qui est du tracé, du profil que de la géométrie de la route.

CONSOLIDER ET/OU FAVORISER LES LIENS INTERRIVES DU SAINT-LAURENT

Le quart du volume de marchandises empruntant les traversiers pour entrer ou sortir de la Côte-Nord utilise le traversier Matane–Baie-Comeau–Godbout et le traversier-rail Baie-Comeau–Matane (près de 75 % passent donc par la traverse du Saguenay⁷). Plus concrètement, si le traversier Matane–Baie-Comeau–Godbout et le traversier-rail n'existaient pas, c'est près de 40 000 voyages de camions⁸ par an qui devraient emprunter le traversier de Tadoussac (sans parler de retours possiblement à vide).

Par ailleurs, approximativement 1 touriste sur 6 en 1996 utilisait les traverses du Saint-Laurent (Godbout, Baie-Comeau, Les Escoumins, Havre-Saint-Pierre) au lieu de la traverse de Tadoussac.

Ainsi, un transfert de 10 % du trafic de marchandises et du tourisme existant au traversier de Tadoussac pourrait signifier une augmentation substantielle de l'usage des traversiers du Saint-Laurent. Les traverses du Saint-Laurent pourraient également prendre une part plus importante des nouvelles productions forestières résultant d'une augmentation des coupes de bois.

Il serait illusoire à court ou à moyen terme de favoriser un transfert massif vers le mode maritime. Il ne s'agit pas non plus de faire passer les résidents de la Côte-Nord par un autre endroit. L'objectif à atteindre est plutôt d'encourager et d'obtenir une utilisation plus grande du mode maritime pour le transport de personnes ou de marchandises, notamment pour les produits forestiers, et de favoriser l'utilisation par les clientèles touristiques de différents postes d'entrée sur la Côte-Nord. Il faut se rappeler qu'en 1989, 800 000 tonnes métriques de produits forestiers étaient expédiées par bateau du quai de Forestville (l'équivalent de près de 25 000 camions⁹). Aujourd'hui, les compagnies forestières ont tendance à se rabattre de plus en plus sur le mode routier pour combler leurs besoins en transport. D'autre part, il faut aussi considérer qu'un certain nombre de touristes séjournant à Tadoussac pourraient utiliser une autre sortie que la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine sans véritablement nuire à l'industrie locale.

En fait, le déplacement d'une part très modeste du transport de marchandises et de touristes passant par Tadoussac (10 %) et la prise d'une part suffisante des nouvelles productions

⁷ Il y a bien d'autres petites traverses comme celle de Blanc-Sablon mais celles-ci accaparent une très faible partie du trafic de marchandises.

⁸ En considérant une équivalence de 30 tonnes métriques par voyage/camion.

⁹ En considérant une moyenne de 35 tonnes par voyage/camion compte tenu qu'il s'agissait surtout de bois non ouvré qui était chargé sur les bateaux.

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

forestières par les autres traverses et le mode maritime auraient des retombées positives pour plusieurs infrastructures de la Côte-Nord. Ainsi :

- en favorisant un ralentissement de la croissance du nombre de camions de marchandises et de véhicules personnels de touristes à la traverse de Tadoussac on diminue la pression sur les infrastructures existantes de cette traverse;
- en encourageant les touristes à utiliser les traverses du Saint-Laurent, on ferait en sorte que le touriste de la Côte-Nord s'intéresse davantage aux autres activités touristiques que les excursions aux baleines. Mieux publicisées et structurées, ces traverses peuvent attirer sur la Côte-Nord une plus grande part des 600 000 touristes visitant la Gaspésie et le Bas-Saint-Laurent. De plus, ces traverses peuvent être mises à profit pour les circuits provinciaux de motoneige et de randonnée cyclable;
- une augmentation de l'achalandage des traverses du Saint-Laurent pourrait signifier une amélioration de la situation financière de celles-ci, et une plus grande rentabilité des infrastructures maritimes et possiblement l'atténuation des hausses de tarifs aux usagers;
- une plus grande utilisation des traverses maritimes du Saint-Laurent pour le transbordement des marchandises représente également une réduction du trajet des camions sur la route 138 et conséquemment une amélioration des conditions environnementales des citoyens habitant près de cette route, particulièrement en traversée d'agglomération. Ceci signifie également un risque moins grand d'accidents mortels dont l'incidence est plus élevée lors de collisions impliquant des poids lourds.

Bien que les traverses maritimes existantes constituent le principal objet de la présente orientation, la création d'autres traverses qui seraient économiquement rentables et qui ne dédoubleraient pas les services déjà offerts pourrait être également une autre solution qui diminuerait la pression sur le réseau routier existant. De fait, la rentabilité des infrastructures portuaires est aussi un impératif. Dans le contexte actuel de dévolution du gouvernement fédéral, chaque milieu et acquéreur potentiel doivent procéder à l'analyse des meilleurs moyens à mettre en place pour assurer la survie et la pérennité d'infrastructures ayant des retombées structurantes pour le milieu.

FAVORISER UN PLUS GRAND RECOURS AUX MODES MARITIME ET FERRO-MARITIME POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

La précédente orientation axée vers une plus grande utilisation des traverses maritimes pour le transport de passagers et de marchandises trouve son prolongement dans la présente orientation de favoriser un plus grand recours aux modes maritime et ferro-maritime dans le transport des marchandises.

L'intermodalité des transports maritime et ferroviaire est à maintenir et à favoriser compte tenu que celle-ci permet le transport des matières premières des grandes compagnies du secteur primaire de la Côte-Nord. Les quatre réseaux ferroviaires existants partent tous de lieux de

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

production minière pour atteindre un port de mer. Le tonnage minier de 37,7 millions de tonnes utilisant ce réseau en 1995 représente l'équivalent de 1 100 000 camions. Fait également à considérer, ces liaisons ferro-maritimes peuvent permettre un plus grand transport des produits forestiers. Par exemple, une entente a été conclue entre Uniforêt et le Chemin de fer Cartier pour le transport de bois vers sa nouvelle scierie érigée en 1994-1995 à proximité de son usine de pâtes à Port-Cartier. De Port-Cartier, il est toujours possible d'utiliser le réseau portuaire pour l'expédition à l'extérieur de la région.

ASSURER UN RÉSEAU DE BASE POUR LE TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES

En raison de l'importance que prend le réseau de transport de marchandises dans le développement de la Côte-Nord, on a tendance à oublier la nécessité d'avoir un réseau de base pour le transport collectif des populations.

Or, pour permettre à toute la population de communiquer avec le monde extérieur, il doit exister un réseau minimum de transport des personnes ; cela suppose un réseau de base de transport terrestre, aérien et maritime.

Il faut aussi considérer que comme ailleurs au Québec, il y a sur la Côte-Nord des gens qui n'ont pas les moyens d'avoir une automobile ou d'utiliser le transport aérien ; de plus, certains endroits sont difficiles d'accès, à des prix abordables, par les deux moyens de transport énoncés précédemment. Il doit donc être conservé un réseau de transport collectif terrestre des personnes qui rejoigne le plus grand nombre possible d'individus (il y a bien quelques communautés pour qui l'accès à du transport collectif coûterait des sommes trop élevées, mais cela doit être l'exception). Ce transport collectif terrestre peut se faire par l'utilisation de l'autocar, du taxi, et du train pour le cas particulier de Schefferville.

3.3 DEUXIÈME GRAND ENJEU : LA DESSERTE DES LOCALITÉS ISOLÉES

Le territoire de la Côte-Nord est également caractérisé par la présence de localités que l'on ne peut atteindre par voie routière. C'est le cas des localités de la Basse-Côte-Nord, de L'Île d'Anticosti, de l'extrême nord comme Schefferville. Ces localités ne peuvent donc être desservies que par voie maritime, aérienne ou ferroviaire selon le cas.

L'accessibilité à ces territoires n'est cependant pas la principale difficulté rencontrée. La problématique de base touche plutôt l'efficacité et l'organisation des modes de transport mis en place ainsi que le coût lié à l'utilisation de ces modes. Cette problématique a généré l'orientation suivante :

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

ASSURER LA DESSERTE DES LOCALITÉS ISOLÉES ET EN AMÉLIORER L'EFFICACITÉ AU MEILLEUR COÛT

En fait, la desserte des localités isolées s'est largement appuyée par le passé sur une organisation multimodale du transport composée d'un système et d'une desserte maritime de base, de dessertes aériennes principale et secondaire, d'un réseau ferroviaire dans le cas plus spécifique de Schefferville. En hiver, le réseau de motoneige s'est ajouté comme lien terrestre.

Ce réseau multimodal avait tendance à se développer avec des infrastructures aux normes nationales pas toujours bien adaptées au contexte particulier et aux besoins des communautés éloignées. Or, le nouveau contexte budgétaire austère qui frappe tous les niveaux de gouvernement et surtout le processus de dévolution des infrastructures de Transports Canada obligent à faire mieux avec moins. Il faut ainsi maintenir l'objectif d'une desserte efficace des communautés éloignées, avec cependant des projets plus modestes mais mieux adaptés aux besoins locaux.

3.4 TROISIÈME GRAND ENJEU : LA FONCTIONNALITÉ ET LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER, PARTICULIÈREMENT EN CE QUI A TRAIT À LA ROUTE 138

L'unicité des liens routiers de la Côte-Nord fait en sorte qu'une attention particulière doit être apportée au maintien de leur fonctionnalité et de leur sécurité. Globalement, le réseau routier actuel est efficace et sécuritaire. Les niveaux de service et les taux d'accidents sont généralement très bons pour une très grande part des tronçons routiers.

Cependant, cette bonne performance est menacée. Tout d'abord, il existe déjà certains tronçons problématiques. De plus, la croissance de circulation que l'on connaît, particulièrement la croissance du trafic lourd, pourrait aggraver la situation à d'autres tronçons à risques.

Notamment, les tronçons suivants de la route 138 présentent un bilan plus négatif à la fois sur le plan de la sécurité et des niveaux de service : le tronçon Tadoussac-Bergeronnes, le secteur Mingan à Baie-Comeau, le boulevard Laure à Sept-Îles. Ces tronçons présentent des taux d'accidents élevés et des niveaux de service peu performants. D'autres tronçons comme la traversée des Escoumins, de Chute-aux-Outardes présentent un meilleur bilan sur le plan de la fluidité, mais renferment des faiblesses sur le plan de la sécurité.

Par ailleurs, la performance relativement satisfaisante d'une grande partie du réseau tient davantage au fait des faibles débits de circulation que des capacités géométriques de la route ; c'est particulièrement le cas des routes 389, 385 et de la route 138 à l'est de Baie-Comeau.

Quant au tronçon de la route 138 entre Tadoussac et Baie-Comeau, il demeure dans son ensemble le plus problématique à cause justement d'une sollicitation de plus en plus élevée. Cette sollicitation se traduit depuis 1983 par une augmentation du trafic lourd à la traversée de Tadoussac de l'ordre de 8 % et une augmentation soutenue de la circulation en général d'au

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

moins 3 % tout au long du parcours. Or, le tronçon Tadoussac–Baie-Comeau est le plus exposé à une réduction de l'efficacité et de la sécurité de la route en raison bien entendu de cette croissance de la circulation, mais surtout en raison du fait que les abords de tronçon sont sollicités pour du développement urbain et péri-urbain. Déjà 30 % du parcours se trouve à l'intérieur de périmètres d'urbanisation.

Un effort particulier doit donc être consenti pour maintenir et même améliorer la fluidité et la sécurité du réseau routier et plus particulièrement en ce qui concerne la route 138. À cet effet, les orientations préliminaires de la vision des transports pour la Côte-Nord sont les suivantes :

CORRIGER LES SITES ACCIDENTOGÈNES

Les relevés d'accidents par tronçon-section ont permis de déterminer les parties les plus faibles du réseau. Il reste que cette analyse à l'échelle des tronçons-sections (un tronçon-section peut avoir de 2 à 15 km) ne permet pas de déterminer ce que l'on appelle plus communément un point noir (une courbe dangereuse, une intersection problématique, etc.).

Actuellement, un diagnostic de sécurité sur l'ensemble de la Côte-Nord est en cours pour permettre d'identifier les points noirs. Les résultats de ce diagnostic constituent un intrant de premier plan pour les interventions du Ministère à venir, y compris celles du plan de transport de la Côte-Nord.

AMÉLIORER LA FLUIDITÉ AUX ENDROITS PROBLÉMATIQUES

En ce qui a trait à la route 138, l'analyse de l'évolution tendancielle des transports a déjà identifié les traversées du secteur Mingan à Baie-Comeau et du boulevard Laure à Sept-Îles qui présentent des problèmes de fluidité à certains carrefours.

Par ailleurs, sur l'ensemble du réseau routier de la Côte-Nord, il se trouve de longs segments de route qui ne permettent pas les dépassements, ce qui diminue la fluidité de la circulation. Avec la croissance de la circulation et du trafic lourd, il faudra prévoir aux endroits les plus problématiques l'ajout de voies auxiliaires (voies de dépassement ou double voie), particulièrement dans les secteurs présentant des pentes ralentissant la vitesse des camions.

LIMITER LES IMPACTS DU TRAFIC LOURD

De 1992 à 1994, les camions lourds étaient impliqués dans 38 % des accidents mortels de la route 138 et dans seulement 9 % des accidents avec blessés graves ; les camions lourds constituaient 17 % des véhicules circulant sur la Côte-Nord. Par ailleurs, dans les traversées d'agglomération, le camionnage lourd est une source de bruit, de vibration, de poussière et de pollution de l'air ambiant que doivent subir les gens vivant à proximité de la route.

Actuellement, selon les statistiques de 1996, la quantité de camions circulant sur la route 138 n'atteint pas encore un nombre alarmant, sauf que le taux de croissance observé depuis une douzaine d'années à la traverse du Saguenay justifie la planification de mesures pour éviter l'apparition de problèmes plus graves.

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

Une bonne façon de limiter les impacts du camionnage lourd est d'en limiter la croissance, d'où l'intérêt pour les autres modes de transport dans la présente vision des transports de la Côte-Nord.

L'autre façon est de réaliser des aménagements routiers qui permettent un meilleur partage de la route. En ce qui a trait aux traversées des agglomérations, la solution la plus radicale est de réaliser des voies de contournement ; cette solution pourrait être retenue dans des cas de force majeure après avoir analysé toutes les autres possibilités. Il y a également les solutions dites d'atténuation qui résultent en des aménagements et des règlements qui diminuent, dans la traversée des milieux urbain et péri-urbain, la vitesse des camions, les opérations d'embranchement et le développement de nouvelles résidences à proximité de la route. À l'échelle d'une analyse régionale, tous ces moyens seront évalués dans la proposition du plan de transport.

MINIMISER LES CONFLITS ENTRE LES DIFFÉRENTS USAGERS DANS LA TRAVERSÉE DES AGGLOMÉRATIONS

À cause de sa visibilité, le camionnage lourd apparaît souvent comme la problématique la plus importante dans la traversée des agglomérations ; en réalité, ce sont la multiplicité des interactions entre la route et ses abords ainsi que la rencontre de différents types d'usagers de l'axe routier qui font en sorte que la route en milieu bâti connaît des problématiques beaucoup plus ressenties par les usagers de la route et de ses utilisateurs riverains.

Ainsi, le nombre élevé d'entrées et de sorties privées ainsi que d'intersections génère beaucoup de mouvements de circulation conflictuels. Le côtoiement de clientèles vulnérables tels les piétons et les cyclistes avec les véhicules motorisés génère également des risques d'accidents.

Il faut donc des aménagements routiers et des abords de la route propre au milieu urbain qui feraient en sorte que les usagers de l'axe aient une conduite dite urbaine (circulation plus lente, meilleure perception par les conducteurs des mouvements provenant des abords de la route, etc.). Il faut aussi des aménagements qui minimisent les conflits entre les différents usagers. Ces aménagements (trottoirs, aménagements cyclables, traverses piétonnes, mobiliers urbains, portes d'entrée d'agglomérations, etc.) peuvent également contribuer à un meilleur environnement.

Les interventions en traversée d'agglomération découlent d'un travail de concertation très étroit avec les municipalités touchées car un certain nombre d'interventions dites à caractère urbain sont généralement sous la responsabilité de la municipalité ou de responsabilité partagée.

Le ministère des Transports voudrait faire porter prioritairement ses efforts sur les traversées d'agglomération présentant un nombre d'accidents élevés, mais n'exclut pas des interventions à caractère préventif dans des municipalités qui n'auraient pas ces hauts taux d'accidents.

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

LIMITER LES ACCÈS PRIVÉS À L'EXTÉRIEUR DES AGGLOMÉRATIONS

L'existence d'un lien direct entre l'accroissement du nombre de points d'accès à la route et la diminution de la sécurité est démontrée par de nombreuses études américaines depuis plus de vingt ans. Les études techniques du document *Vers un plan de transport de la Côte-Nord* ont également démontré que les secteurs où il y a peu d'accès à la route ont des taux d'accidents beaucoup plus bas.

La Côte-Nord bénéficie du fait que plus de 75 % de son réseau national est bordé par des terres publiques : cela a un effet limitatif sur la multiplication des accès privés. Par contre, le tronçon de la route 138 le plus sollicité, soit celui entre Tadoussac et Baie-Comeau, est le moins bien protégé vis-à-vis cette multiplication des accès. En plus du fait que 30 % de ce tronçon est à l'intérieur des limites de périmètres d'urbanisation, il faut considérer qu'il n'y a que 25 % du parcours qui est bordé de terres publiques; ces terres publiques sont des lots intramunicipaux convoités pour du développement. Le reste est constitué surtout de lots privés, appartenant à des particuliers, sur lesquels il y a peu de limitations pour du développement, si ce n'est au niveau des densités qui, en raison du caractère rural du milieu, sont généralement moins élevées ; ceci ne limite cependant que faiblement le nombre d'accès possibles le long de la 138; en effet, cette route est souvent considérée comme un lieu propice au développement résidentiel de la communauté.

Il faut viser une meilleure protection du réseau routier national et prôner une gestion de corridor routier limitant à l'extérieur des agglomérations la prolifération des accès à la route 138 et aux autres routes sous la responsabilité du ministère des Transports.

En plus de générer une plus grande sécurité routière et une circulation plus efficace, le contrôle des développements riverains limite le nombre de gens exposés aux impacts environnementaux de cette circulation (bruit, vibration, exposition au transport de matières dangereuses, etc.). En protégeant les corridors routiers et en réaménageant les traversées d'agglomération en tenant compte des caractéristiques du milieu, l'on contribue également à une valorisation du paysage, élément important de la promotion touristique de la Côte-Nord.

PROTÉGER LES VOIES D'ACCÈS AUX INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET AÉROPORTUAIRES

Dans les agglomérations de Sept-Îles et de Baie-Comeau, et même dans les municipalités moins peuplées, les infrastructures portuaires et aéroportuaires sont souvent éloignées des utilisateurs, que ce soit les grandes industries exportant ou important de l'extérieur par voie maritime ou les bassins de population susceptibles d'utiliser les voies aériennes pour communiquer avec l'extérieur.

Dans les cas de Sept-Îles et de Baie-Comeau, les distances à parcourir pour atteindre les ports et les aéroports peuvent être de plus de vingt kilomètres. Or, les voies de liaison à ces infrastructures, telles la route 138 et certaines voies secondaires, comme la route d'accès à l'aéroport de Baie-Comeau, sont très sollicitées pour du développement urbain et péri-urbain.

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

Si rien n'est fait pour protéger ces voies d'accès, il va en résulter une utilisation de plus en plus grande des abords routiers, ce qui va entraîner une réduction de l'efficacité de la route, et par conséquent des temps de déplacement plus longs : lorsqu'il y a une multiplication des accès à la route, il y a augmentation du trafic et des mouvements de circulation, ce qui peut entraîner une réduction de la vitesse autorisée, l'implantation de feux de circulation, etc.

Ici, comme dans le cas de la précédente orientation, il faudra, en collaboration avec le milieu municipal, trouver des moyens pour limiter les accès aux routes desservant les infrastructures portuaires et aéroportuaires.

3.5 LES AUTRES ENJEUX

Les grands enjeux qui viennent d'être évoqués sont ceux pour lesquels le Ministère des Transports, par ses actions, peut sensiblement influencer le cours des choses.

Il existe des enjeux telle la dimension environnement que le Ministère des Transports intègre progressivement dans ses pratiques courantes.

De fait, le ministère des Transports suit certaines règles dans l'utilisation et l'entreposage des produits toxiques ; il procède également à des analyses environnementales au moment d'une nouvelle construction ; il se préoccupe de plus en plus des questions de protection du paysage. Cette approche environnementale est encore, cependant, très orientée sur la prévention. Il reste à développer une approche de développement durable qui ferait en sorte que l'environnement devienne un actif reconnu dans le développement de la région : par exemple, chercher comment aménager la route en traversée d'agglomération pour favoriser davantage le développement économique et social et la qualité de vie du milieu local, ou encore, comment protéger les corridors routiers pour que cette protection minimise l'impact du transport des matières dangereuses ou favorise le développement touristique (valorisation des paysages naturels).

Plus globalement, cette préoccupation environnementale touche les modes de transport utilisés pour la circulation des marchandises et des personnes mais également les types de développement socio-communautaire préconisés par le milieu; par exemple, l'étalement urbain et les développements résidentiels linéaires le long du réseau routier national a pour conséquence une plus grande utilisation de l'automobile et, conséquemment, une diminution de l'efficacité énergétique; tout cela est sans compter une augmentation de la circulation, des risques d'accidents, etc.

Il y a aussi d'autres enjeux pour la Côte-Nord qui ont une importance considérable dans le transport des personnes et des marchandises, mais pour lesquels l'action du ministère des Transports est limitée ou en voie de modification. Ce sont la planification du réseau de chemins forestiers et l'intégration du transport collectif. Il existe parallèlement un enjeu à portée très spécifique qui mérite d'être signifié, soit le développement du réseau de motoneige et du réseau cyclable.

Leur portée est succinctement présentée ici.

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

LA PLANIFICATION DU RÉSEAU DE CHEMINS FORESTIERS

La problématique d'utilisation et de planification du réseau de chemins forestiers de la Côte-Nord (réseau de 4 000 km) avait suscité en 1993, pour le territoire de la MRC de La Haute-Côte-Nord, une rencontre de plusieurs organismes et ministères touchés par l'utilisation polyvalente de ces chemins, dont le ministère des Transports.

Comme cela a déjà été mentionné dans le chapitre précédent, cette rencontre a fait ressortir la complexité du dossier, le besoin de clarification des rôles de chaque organisme, de bilans des chemins forestiers, de données sur la planification et la hiérarchisation du réseau, le besoin aussi de concertation entre les ministères afin d'alléger les normes et les contraintes et de déterminer qui est responsable du financement et de l'entretien des chemins forestiers. La problématique touche en résumé l'entretien, la sécurité et la responsabilité des utilisateurs à plus long terme. Le ministère des Transports est particulièrement préoccupé par les points de contact entre les deux réseaux, surtout là où les tronçons entretenus par le Ministère peuvent moins facilement absorber une croissance de la circulation lourde. Dans cette foulée et puisque tôt ou tard le réseau du ministère des Transports est directement touché, il apparaît souhaitable que tout nouveau développement, utilisation ou entretien du réseau forestier puisse être planifié en concertation avec les multiples intervenants du réseau.

L'INTÉGRATION DU TRANSPORT COLLECTIF

Avec le vieillissement de la population de la Côte-Nord, qui devrait d'ici 20 ans entraîner une diminution du tiers de la population scolaire, avec les faibles clientèles dispersées pour le transport en commun, le transport interurbain et le transport adapté se pose le problème du maintien et de la rentabilisation du transport collectif sur le territoire nord-côtier.

Or, il existe présentement au Québec une volonté de mettre en commun les services de transport adapté particulièrement les services de transport adapté municipaux, ceux offerts par les établissements de santé et ceux des commissions scolaires. Afin d'inciter les organismes à améliorer leurs services et rationaliser leurs ressources et leur fournir les outils nécessaires à cette fin, le MTQ entend modifier au besoin, les paramètres du programme d'aide au transport adapté et assouplir la réglementation du transport par taxi.

Les bénéfices attendus de ce projet sont des services mieux adaptés, des économies d'échelle, une disponibilité accrue des services de transport, une plus grande mobilité de la population, une réduction de l'encadrement gouvernemental, une plus grande souplesse dans l'organisation des services et une plus grande autonomie des autorités locales.

Ce projet de mise en commun pourrait bien répondre à un milieu comme la Côte-Nord qui, de par ses clientèles faibles et dispersées, a besoin de moyens de transport collectifs souples et polyvalents.

3 - Diagnostic d'ensemble, enjeux, orientations préliminaires

LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DE MOTONEIGE ET DES PISTES CYCLABLES

Le réseau de motoneige de 2 278 kilomètres de la Côte-Nord en plus des 464 kilomètres de « route blanche » sur la Basse-Côte-Nord, entretenus par l'entremise de subventions du ministère des Transports constitue un des plus longs réseaux régionaux du Québec. Quant au réseau cyclable, il se résume à trois réseaux municipaux totalisant 43 kilomètres.

Ces deux modes de transport ont et auront, de plus en plus, un impact sur le développement touristique de la Côte-Nord.

En ce qui a trait à la motoneige, les priorités sont d'assurer la permanence du réseau de base, de développer des ententes de concertation pour régler le cas épineux des traverses de rivières, d'améliorer la qualité du réseau, d'assurer la sécurité des usagers, de garantir un minimum de standards d'aménagement et d'améliorer l'accessibilité au réseau en multipliant les points d'accès et les stationnements.

Pour les réseaux cyclables, la politique du MTQ préconise la planification des réseaux par les MRC dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement. Par ailleurs, le CRL régional n'a pas l'intention de créer un réseau cyclable régional, mais ne veut pas non plus d'une route verte qui ne ferait qu'effleurer la Côte-Nord ; il étudie la possibilité d'itinéraires interrégionaux en se servant des traverses pour établir des boucles avec les réseaux cyclables de la rive sud.

Pour le MTQ, le développement des réseaux de motoneige et de voies cyclables ne peut que rejoindre le choix stratégique de développement socio-économique des régions. Ces développements devraient cependant se réaliser aussi en fonction d'un autre choix stratégique du Ministère, soit la sécurité des usagers.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

La mise en application des orientations d'un plan de transport peut se traduire par une mise en application régionale des politiques et programmes gouvernementaux, par des études plus poussées, par des interventions physiques.

La présentation de ces moyens d'action pourrait se faire uniquement à l'échelle de la Côte-Nord, mais pour les besoins de la consultation sur la vision des transports, elle sera faite à la fois à l'échelle de la Côte-Nord et à l'échelle des municipalités régionales de comté.

Pour éviter la répétition, la mise en application de politiques et de programmes gouvernementaux sera surtout traitée à l'échelle de la Côte-Nord, alors que les interventions d'ordre physique seront présentées à l'échelle des MRC. Cette dernière échelle permettra de mieux discuter et analyser les répercussions économiques, sociales et environnementales des hypothèses d'intervention émises, en particulier par rapport aux communautés les plus directement touchées. Par ailleurs, l'échelle de la MRC permettra de mieux arrimer le contenu relatif au transport des schémas d'aménagement des MRC avec le plan de transport de la Côte-Nord.

4.1 Politiques, programmes et autres interventions gouvernementales

Presque toutes les politiques, les programmes et les autres interventions gouvernementales trouvent un terrain d'application sur la Côte-Nord. Il y a cependant certains de ceux-ci dont l'application devrait être influencée par les orientations préliminaires du plan de transport présentées au chapitre précédent. Les principaux sont les suivants :

La dévolution du gouvernement fédéral en matière d'infrastructures de transport

L'exercice en cours qui vise à remettre aux entités locales les infrastructures de transport qui ne font pas partie des réseaux nationaux du Canada peut avoir des répercussions sur le maintien du réseau intermodal de la Côte-Nord. À mesure que le plan de transport aura fixé les axes d'intervention à retenir, il faudrait qu'il influe sur toutes les démarches entre le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les autorités locales, de manière à ce que les grandes orientations du plan soient respectées.

La politique en transport maritime

La dévolution des infrastructures portuaires fédérales comporte des enjeux économiques et financiers importants pour les entreprises industrielles des régions et les différentes communautés locales concernées.

Le ministère des Transports du Québec a donc entrepris l'élaboration d'orientations en regard du projet de transfert par Transports Canada des ports régionaux et locaux actuellement sous sa responsabilité. Des consultations ont été effectuées auprès des différents ministères québécois et plusieurs organismes et intervenants régionaux. Un projet de mémoire au Conseil des ministres est en cours de préparation en vue d'établir la position du gouvernement du Québec et la façon dont il entend intervenir dans ce processus de transfert.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

Tout en favorisant un transfert vers le milieu local de la gestion de ces ports, le gouvernement du Québec assumera ses devoirs et ses compétences en matière municipale, environnementale et d'intégrité du territoire. Ainsi, en fonction de la politique définie, il procédera à une évaluation des projets de transfert de façon à s'assurer que ceux-ci servent le mieux possible les intérêts du Québec.

La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires

Cette politique adoptée en décembre 1995 définit les orientations du Québec envers tous les aéroports publics du Québec, qu'ils soient la propriété du gouvernement fédéral, du gouvernement du Québec, des municipalités ou même d'Hydro-Québec. Dans le cas des petits aéroports, cette politique est très présente. Un arrimage avec le plan de transport sera nécessaire.

Le diagnostic en matière de sécurité routière

L'amélioration des connaissances sur les sites de concentration d'accidents se traduira par la réalisation d'un diagnostic régional de sécurité routière qui sera effectué au cours des prochaines années. Même si le ministère des Transports a déjà des connaissances sur les faiblesses du réseau, un tel diagnostic devrait aider à préciser les interventions à effectuer ainsi que des priorités.

La gestion des corridors routiers

Une démarche conjointe MTQ-MRC de gestion des corridors routiers par itinéraire devrait permettre une meilleure protection de ceux-ci. Il s'agirait en fait d'établir un diagnostic par zone d'itinéraire, de cerner les objectifs à atteindre et de mettre en place un plan d'action pour les atteindre.

L'aménagement des traversées d'agglomération

Le MTQ s'est donné comme orientation de mieux adapter ses interventions en traversée d'agglomération aux caractéristiques du milieu urbain. Les besoins sont cependant différents d'une municipalité à l'autre ; c'est pourquoi ce sujet est abordé davantage à l'échelle des analyses par MRC.

Le projet d'intégration du transport collectif

L'intégration des services de transport collectif dans un cadre décentralisé constitue toujours une priorité pour le ministère des Transports. Toutefois, à la suite de l'entente intervenue entre les municipalités et le gouvernement du Québec concernant le financement du transport scolaire, le projet du Ministère n'est plus réalisable à moyen terme.

Il importe donc que le MTQ, s'il entend poursuivre sa démarche, révise les grandes orientations et le contenu de son projet afin de l'adapter à la nouvelle situation.

Une nouvelle approche de mise en commun des services de transport collectif devrait être proposée et viser le respect à la fois des termes de l'entente et les grands objectifs de l'intégration. Il s'agit donc d'une réflexion sur la situation actuelle de l'intégration et sur la

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

possibilité de relancer le processus par des propositions concrètes favorisant une mise en commun des services de transport adapté plutôt qu'un projet englobant l'ensemble des services du transport collectif.

4.2 LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS SOUMIS À LA CONSULTATION DU MILIEU

Comme il a été expliqué dans l'introduction du présent chapitre, l'échelle de la MRC permet de mieux saisir toutes les relations entre le transport, le développement des communautés, l'environnement et l'aménagement du territoire.

Pour les besoins du présent document, il est présenté pour chaque MRC un diagnostic d'ensemble permettant d'effectuer un cadrage géographique, démographique et socio-économique de la MRC concernée. Dans un second plan, la description des infrastructures de transport et des problématiques particulières rencontrées à l'échelle régionale ou locale nous amène à identifier sommairement des «hypothèses» d'intervention visant à résoudre les problèmes et à orienter le développement des transports vers des situations souhaitées et souhaitables par les divers intervenants de la MRC et de la Côte-Nord. En aucun cas, l'ordre d'énumération ne signifie un ordre de priorisation.

Dans le but d'exprimer clairement les axes d'interventions potentielles de même que les interlocuteurs principaux ou de soutien pour rendre opérationnelles les interventions projetées, nous suggérons la présentation suivante :

Exemple :

MRC de la Haute-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
À étudier les moyens d'assurer à court, moyen et long terme l'efficacité de la traverse du Saguenay. (1.a)	MTQ	<ul style="list-style-type: none">• MRC de la HCN et autres MRC du territoire,• STQ,• Autres intervenants.

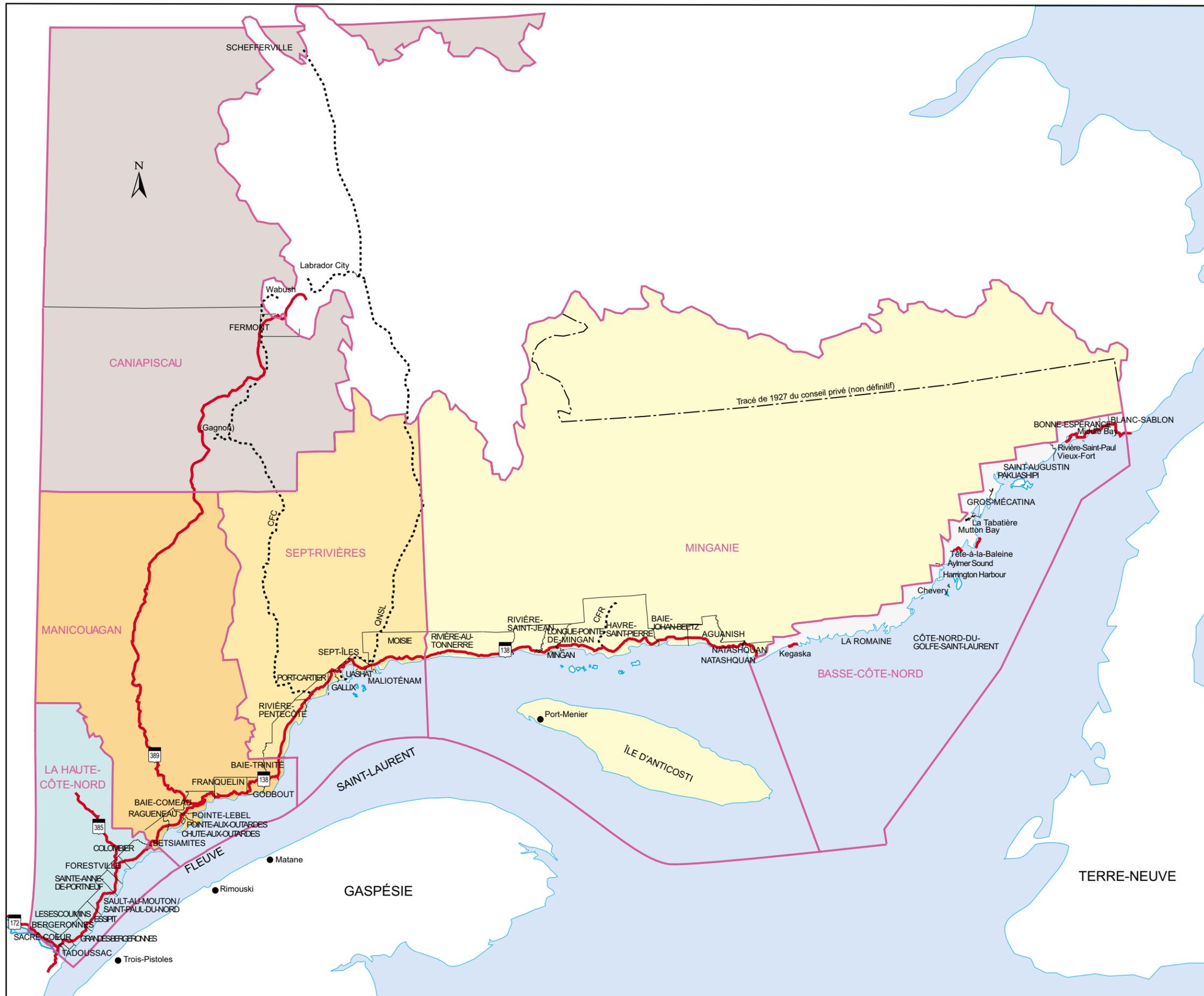
Dans le cas de l'exemple précédent et pour tous les axes d'interventions potentielles qui suivront dans cette section du document, l'interlocuteur principal fera référence à celui (intervenant) détenant le contrôle opérationnel, légal ou de juridiction sur l'environnement global de l'axe d'interventions potentielles, et par conséquent, pouvant être un déclencheur pour la réalisation de celles-ci. Quant au palier «Interlocuteur(s) de soutien», ce dernier regroupe divers intervenants dont le rôle influence la réalisation de l'axe d'interventions potentielles et qui devront être actifs pour développer les conditions de mise en place des solutions émanant de la concertation régionale. Il faut de plus spécifier qu'aucune omission ne doit être inhérente à ce mode de présentation et que, par conséquent, il peut s'ajouter d'autres interlocuteurs à la suite de l'analyse des axes d'interventions qui seront retenues après consultations de l'ensemble des intervenants du milieu. À noter aussi qu'à la fin de chacun de ceux-ci, il est indiqué à quel grand enjeu et à quelle orientation ils peuvent se rattacher; par exemple, si cet axe se rapporte au premier grand enjeu et à la deuxième orientation de cet enjeu, on y fait mention par le chiffre et la lettre correspondants soit 1b.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 11

RÉGION ADMINISTRATIVE
DE LA CÔTE-NORD 09



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

0 85 170 KM

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

MRC DE LA HAUTE-CÔTE-NORD

DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE

D'une superficie de 12 508 km², la MRC de La Haute-Côte-Nord est la MRC la plus méridionale de la région. Cette position géographique lui confère le rôle de principale «porte d'entrée» de la Côte-Nord. Mais, en plus de cette localisation stratégique, la MRC de La Haute-Côte-Nord se distingue des autres MRC.

D'abord, contrairement à ses voisines (MRC de Manicouagan et de Sept-Rivières), son armature urbaine linéaire et côtière (seule l'agglomération de Sacré-Cœur desservie par la route 172 n'est pas reliée directement par la route 138) ne renferme pas de pôle urbain régional. Cette particularité implique une bipolarisation du territoire de la MRC entre Chicoutimi et Baie-Comeau, occasionnant ainsi une part de déplacements extra-territoriaux plus élevée pour la population de cette MRC.

Sur le plan démographique, la MRC de La Haute-Côte-Nord loge 14 % de toute la population nord-côtière (en 1996), et ce poids démographique a diminué constamment au cours des dernières décennies. Selon les projections de 1991 à 2016, celui-ci n'est pas appelé à s'améliorer puisque durant cette période, alors que l'ensemble de la Côte-Nord perdrait de 10 à 14 % de ses effectifs, c'est de 16 à 19 % de pertes qui seraient enregistrées pour cette MRC.

Par ailleurs, la MRC de La Haute-Côte-Nord se distingue des autres MRC par son profil socio-économique particulier. En plus d'être accablée par un des plus forts taux de chômage de la région, la structure économique de son territoire diffère. D'une part, son industrie forestière ne joue plus aussi intensivement le rôle de principale remorque socio-économique. D'autre part, les efforts déployés dans la mise en valeur de son potentiel touristique ont permis à l'industrie touristique de cette MRC de se tailler une place privilégiée par rapport au reste de la région.

En matière de transports, cette MRC de la Côte-Nord accapare une bonne part des enjeux régionaux. Au premier rang, on retrouve toute la problématique d'accès à la région à partir de la traverse de Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac. On sait qu'en période estivale, l'achalandage à cette traverse a pris des proportions qui ont nécessité des améliorations aux débarcadères et aux navires, ainsi que l'ajout d'un troisième traversier (temporaire en 1995). Ces améliorations assureraient à ce service de traversiers multinationaux un niveau d'efficacité acceptable par les usagers. Cependant, lorsque la question de la durée de vie utile des traversiers est prise en considération avec celle de la capacité du service par rapport aux flux de circulation, toute la problématique à long terme de la traverse du Saguenay est à étudier sérieusement.

De même, le corridor de la route 138 en tant que lien routier stratégique pour l'ensemble de la région s'inscrit au premier rang des préoccupations. L'étude de ce corridor de Tadoussac à la rivière Betsiamites a permis de constater qu'à l'extérieur des agglomérations, la multiplication des accès due à l'urbanisation de ses abords a engendré une diminution de son efficacité

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

quant à la mobilité et à la sécurité. Si, ailleurs sur la Côte-Nord (le même corridor au nord-est de Baie-Comeau ou celui des routes 385 et 389), la présence de terres publiques et une pression d'urbanisation plus faible ont limité le développement des abords routiers, il en va autrement dans la MRC de La Haute-Côte-Nord.

Par ailleurs, à l'intérieur des agglomérations comprises dans ce corridor, on remarque que l'importante question de la sécurité des usagers ainsi que de la qualité du cadre de vie local qui en découle invitent dans certains cas à approfondir l'analyse en vue d'une intervention. On pense ici aux agglomérations des Escoumins et de Forestville où un taux d'accidents supérieur au taux critique a été enregistré, où la pratique de vitesses excessives a été relevée et où des dysfonctionnements de l'environnement routier porteurs d'accidents ont été observés. On pourrait également penser intégrer certaines agglomérations dont les taux d'accidents sont beaucoup plus faibles mais où des dysfonctionnements environnementaux ont été observés. Les municipalités de Saint-Paul-du-Nord/Sault-au-Mouton, de Sainte-Anne-de-Portneuf et possiblement de Sacré-Coeur pourraient être ciblées, cependant les analyses de justification restent à faire. En tenant compte de l'augmentation du camionnage depuis que l'industrie du sciage a recours de plus en plus au transport routier, les traversées d'agglomération de la Haute-Côte-Nord deviennent préoccupantes.

Toujours en relation avec la problématique de la route 138, certains tronçons qualifiés de sous-standard, en raison de leur conception géométrique déficiente par rapport aux normes actuelles de conception routière, ont été identifiés, pour des raisons de sécurité, comme projets d'intervention. Ceux-ci se localisent dans le secteur Tadoussac-Bergeronnes. Également, l'analyse géotechnique relative aux problèmes d'érosion et d'instabilité des berges dans la MRC de La Haute-Côte-Nord indique deux sites en particulier où la route 138 est menacée et où elle devra être déplacée. Il s'agit d'un premier tronçon situé dans la municipalité de Saint-Paul-du-Nord entre la rivière Petits Escoumins et l'est de la rivière Petite Romaine, et un deuxième tronçon situé à Forestville entre les rivières Portneuf et Sault aux Cochons.

Pour la route 385, quoique les faibles débits de circulation et taux d'accidents enregistrés ne laissent pas entrevoir d'interventions majeures sur cette route, la faible capacité portante de certains tronçons nécessitera quelques corrections. Quant à la route 172, c'est au niveau de l'agglomération de Sacré-Coeur que les plus forts taux d'accidents ont été relevés. Compte tenu que cette route est de plus en plus utilisée comme itinéraire touristique, une intervention à l'intérieur de cette agglomération est à évaluer.

En ce qui concerne la problématique des traverses maritimes sur le fleuve Saint-Laurent, la traverse Les Escoumins-Trois-Pistoles est le seul lien interrives en service dans la MRC. Cette traverse saisonnière dont la clientèle a connu une augmentation au cours des dernières années est exploitée par une entreprise privée depuis 1992. Quant aux infrastructures, elles sont la propriété du gouvernement fédéral et ont besoin d'être remplacées à court terme. Selon la nouvelle politique de dévolution du fédéral, le quai des Escoumins a été reconnu et classé « port régional et local » et il sera transféré avec une aide financière. La question de ce transfert est donc des plus importantes pour la survie de cette traverse. Par ailleurs, un nouveau lien interrives saisonnier vient de voir le jour entre Forestville et Rimouski Est grâce à

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

la mise en service d'un navire de type catamaran par une entreprise privée et l'octroi d'un permis en ce sens par la Commission des transports du Québec. Ce nouveau service de traversée se spécialise dans un créneau de marché touristique excluant les véhicules lourds.

La venue de ce nouveau traversier soulève certaines interrogations relatives aux effets possibles sur les autres traverses, incluant celle de Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac, ainsi que sur le volume de circulation sur la route 138. De même, l'importance des traverses interrives sur l'industrie touristique des régions concernées demeure un élément fondamental à considérer.

Enfin, dans le domaine du transport aérien, les aéroports de Grandes-Bergeronnes et de Forestville sont en activité sur le territoire de la MRC. Celui de Forestville, de propriété fédérale, sera dévolu à la municipalité ou fermé en fonction de la nouvelle politique nationale des aéroports et le gouvernement du Québec n'entend pas suppléer au fédéral dans le domaine de l'aide financière. Celui de Grandes-Bergeronnes, qui est déjà de propriété municipale, fait partie du réseau local québécois des aéroports, tout comme celui de Forestville, et à ce titre, ils sont appelés à demeurer sous responsabilité municipale.

AXES D'INTERVENTION POTENTIELS SOUMIS À LA CONSULTATION

Les hypothèses d'intervention qui suivent ont été énoncées en tenant compte des objets de la révision du schéma d'aménagement définis par la MRC de La Haute-Côte-Nord, du plan stratégique de développement du Conseil régional de développement de la Côte-Nord, des enjeux et des orientations préliminaires définis dans le présent document ainsi que de la problématique particulière à la Haute-Côte-Nord établie ci-haut.

MRC de La Haute-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Étudier les moyens d'assurer à court, moyen et long terme l'efficacité de la traverse du Saguenay. (1.a)	MTQ	<ul style="list-style-type: none">• MRC de La HCN et autres MRC du territoire,• STQ,• Autres intervenants.
2- Étudier l'opportunité de contourner ou de réaménager les agglomérations de Saint-Paul-du-Nord / Sault-au-Mouton de même que celle de Sainte-Anne-de-Portneuf. (3.a,b,c,d)	MTQ	<ul style="list-style-type: none">• Municipalités de Saint-Paul-du-Nord/Sault-au-Mouton, Sainte-Anne-de-Portneuf,• Autres intervenants.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

MRC de La Haute-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
3- Relocaliser la route 138 où elle est menacée par l'érosion et l'instabilité des berges du fleuve Saint-Laurent. (3)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités concernées, • Autres intervenants.
4- Améliorer la géométrie de la route 138 dans le secteur compris entre Tadoussac et Bergeronnes. (3.a,b)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités concernées, • Autres intervenants.
5- À l'extérieur des agglomérations, gérer le corridor de la route 138 en rapport avec l'urbanisation et la prolifération des accès, et en fonction des caractéristiques régionales. (3.b,c)	MRC/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
6- Réaménager la traversée des agglomérations des Escoumins et de Forestville. (3.a,b)	MTQ/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
7- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif afin de pouvoir mieux desservir la population de la MRC. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • MEQ, • MSSS, • Autres intervenants.
8- S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/CRL/ATR Clubs de motoneige	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
9- Promouvoir l'utilisation des infrastructures maritimes à des fins de transport de marchandises. (1.d)	Municipalités/MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Comités locaux, • Autres intervenants, • Fédéral.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

MRC de La Haute-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
10-Procéder aux études concernant la capacité et la fonctionnalité de la route 385.	MTQ	<ul style="list-style-type: none">• Autres intervenants.
11-Protéger les accès aux infrastructures portuaires de Bergeronnes, Tadoussac, Les Escoumins et Forestville. (3.f)	MTQ/Municipalités	<ul style="list-style-type: none">• Autres intervenants.
12-Promouvoir l'utilisation des traverses du Saint-Laurent. (1.c)	Municipalités/Propriétaires/ MTQ/STQ	<ul style="list-style-type: none">• Fédéral,• Autres intervenants.

MRC DE MANICOUAGAN

DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE

D'une superficie de 39 462 km², la MRC de Manicouagan s'étend du sud au nord le long de la rivière du même nom jusqu'à l'île René-Levasseur. Entourée des MRC de La Haute-Côte-Nord, de Caniapiscau et de Sept-Rivières, elle occupe une position stratégique sur la Côte-Nord. Cette position est due au fait que la MRC de Manicouagan est un lieu de passage obligé vers les territoires du nord et de l'est de la Côte-Nord, mais elle est également due au rôle de carrefour et d'intermodalité que jouent les infrastructures de transport en place.

Ainsi, le complexe portuaire de la ville de Baie-Comeau, chef-lieu de la MRC, libre de glace à longueur d'année, permet le transbordement de marchandises vers tous les coins du globe. Combiné à la présence d'un traversier régulier de véhicules motorisés, d'un traversier-rail, et à la proximité des routes nationales 138 et 389, ce complexe portuaire favorise donc Baie-Comeau comme centre d'intermodalité des produits régionaux.

La concentration de 67 % des emplois manufacturiers de la Côte-Nord dans la MRC de Manicouagan n'est sans doute pas étrangère à cette position stratégique et à la force des activités de transport en place. Cette concentration de l'emploi manufacturier a, à son tour, contribué à faire de l'agglomération de Baie-Comeau (incluant Pointe-Label, Chute-aux-Outardes, Pointe-aux-Outardes, Ragueneau), un pôle régional de 33 000 habitants (92 % de la MRC).

De fait, l'économie de l'agglomération de Baie-Comeau est axée sur de grandes entreprises manufacturières (Donohue, Reynold's, Scierie des Outardes, Kruger), sur les activités d'Hydro-Québec et sur les fonctions de centre commercial et administratif. Ces fonctions économiques génèrent un nombre impressionnant de déplacements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'agglomération.

Les générateurs de déplacements dans l'agglomération de Baie-Comeau sont très dispersés sur le territoire, ce qui occasionne un va-et-vient important sur le réseau routier supérieur qui les relie. La Scierie des Outardes et l'usine de Kruger à Ragueneau sont situées à plus de 20 kilomètres du complexe portuaire de Baie-Comeau. L'aéroport de Pointe-Label est également situé à plus de 20 kilomètres du secteur Marquette de Baie-Comeau où sont localisées les grandes entreprises de Donohue et Reynold's; la ville de Baie-Comeau possède deux centres-villes (boulevard Lafèche et boulevard Lasalle) distancés d'une dizaine de kilomètres. Tous ces pôles générateurs de trafic sont interconnectés par la route 138 à laquelle s'ajoute, dans le cas de l'aéroport de Pointe-Label, une route d'accès d'une quinzaine de kilomètres.

Au niveau du trafic lourd, c'est surtout le camionnage forestier généré par l'exploitation forestière ainsi que l'approvisionnement des scieries et des usines qui engendrent des mouvements de circulation de plus en plus importants. Ainsi, on estime à 24 000 le nombre de passages annuels de camions en 1996 sur la route 389 et à 100 000 sur la route 138. Avec l'arrivée de l'usine Kruger, ce nombre devrait encore augmenter.

Quant à la circulation en général, le développement commercial de la route 138 dans le secteur Mingan de Baie-Comeau et l'étalement urbain font en sorte que l'on se retrouve sur le boulevard Lafèche avec plus de 20 000 véhicules par jour (DJMA).

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

Une telle circulation engendre des difficultés touchant la fluidité des mouvements, la sécurité de la route et la qualité de vie aux abords de celle-ci, particulièrement dans la traversée des noyaux urbanisés. Ainsi, les secteurs de Chute-aux-Outardes et de Mingan à Baie-Comeau connaissent des taux d'accidents dépassant le taux critique ; de plus, le secteur de Mingan a un niveau de service (fluidité de la circulation) faible à certains carrefours. Par ailleurs, cette circulation intense combinée à une faible mise en valeur des abords de la route font en sorte que l'environnement routier des secteurs urbanisés laisse à désirer.

Enfin, l'on assiste actuellement à un étalement urbain vers l'ouest qui crée une pression supplémentaire sur le réseau existant pour le développement de nouveaux accès. De plus, cette augmentation de résidents à l'ouest (la population de Pointe-Label et de Pointe-aux-Outardes a augmenté de 400 personnes entre 1991 et 1996 alors que celle de Baie-Comeau a diminué d'autant) contribue à un accroissement des mouvements pendulaires entre le secteur ouest et la ville centre de Baie-Comeau. Cet étalement rend encore plus difficile l'exploitation du transport collectif pour une population inférieure à 35 000 habitants.

Si les échanges à l'intérieur de l'agglomération de Baie-Comeau sont considérables en raison notamment de la dispersion des grands générateurs de trafic, ceux avec l'extérieur n'en sont pas moins impressionnants. Les grandes compagnies comme Donohue, Kruger, Reynold's, Cargill ont une production essentiellement dédiée à l'exportation vers d'autres régions et d'autres pays.

Même si une bonne part des produits de la MRC de Manicouagan transitent par les ports de Baie-Comeau-Godbout et le traversier-rail, la tendance à utiliser de plus en plus la route pose toute la problématique d'utilisation du maritime par rapport au routier. L'évolution des infrastructures maritimes de Baie-Comeau est influencée fortement par les politiques du gouvernement fédéral, mais également par l'évolution de l'utilisation des modes de transport dans le déplacement des marchandises.

AXES D'INTERVENTION POTENTIELS SOUMIS À LA CONSULTATION

Dans le document d'objet de révision du schéma d'aménagement de la MRC de Manicouagan, une grande place est accordée au développement intermodal des transports. De fait, il est mentionné «qu'étant donné les caractéristiques propres à la Côte-Nord, il est important que soit assurée une cohésion entre les diverses interventions en matière de transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien, tant pour l'application efficace des concepts de multimodalité et d'intermodalité que pour des raisons de diminution de l'isolement régional. En outre, il faut trouver des solutions au transport des marchandises par camion, tant pour des raisons de sécurité que de protection des infrastructures routières».

De plus, dans le document d'objet de révision de la MRC de Manicouagan, les objectifs d'interventions propres au territoire de la MRC vont dans le sens d'optimiser l'utilisation des infrastructures portuaires pour le transport des marchandises; de maintenir et si possible de favoriser les liens maritimes Matane-Baie-Comeau, Matane-Godbout; et enfin, de mettre en place des infrastructures intermodales permettant le transport des marchandises par voie

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

terrestre et maritime, afin de diminuer l'achalandage des camions lourds sur les routes. De plus, la MRC se soucie de la libre circulation des motoneiges et de la sécurité des déplacements de celles-ci. À la suite de la problématique précédente et des préoccupations de la MRC de Manicouagan qui ont été exposées, on peut d'ores et déjà reconnaître les axes d'intervention potentiels suivants :

MRC de Manicouagan		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Améliorer la géométrie (courbes et pentes sous-standard, dévers, etc.), la chaussée et la signalisation des routes nationales (routes 138 et 389) et ce, particulièrement dans les segments suivants : Franquelin-Godbout, Baie-Comeau-Manic 2, pente du barrage de Manic 5. (3.b)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités et MRC concernées, • Autres intervenants.
2- Établir un plan de développement permettant au complexe portuaire de Baie-Comeau d'augmenter sa part dans le transport des marchandises et des personnes. (1.c,d,e)	CAPBC	<ul style="list-style-type: none"> • Fédéral, • MTQ, • Autres intervenants.
3- Protéger les corridors routiers permettant les échanges entre les différents pôles d'activités de l'agglomération de Baie-Comeau, en particulier protéger le corridor de la route 138 et celui du chemin d'accès à l'aéroport de Baie-Comeau à Pointe-Lebel. (3.e,f)	MRC/Municipalités/MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

MRC de Manicouagan		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
4- Réaménager les traversées d'agglomération de Chuteaux-Outardes et du secteur Mingan de Baie-Comeau où la sécurité, la circulation et la qualité de vie présentent des déficiences. (3.a,b,f,d)	MTQ/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
5- Étudier la possibilité de dévier le transport du bois de la municipalité de Baie-Comeau. (3.b,c,d)	MTQ/Municipalité	<ul style="list-style-type: none"> • MRC, • Industries concernées, • Autres intervenants.
6- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif afin de pouvoir mieux desservir la population de l'agglomération de Baie-Comeau et de la MRC. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • MEQ (CS), • MSSS, • Autres intervenants.
7- Maximiser l'utilisation des infrastructures maritimes et ferroviaires pour l'expédition de matières pondéreuses afin de diminuer le transport routier de ces marchandises. (1.d)	Industries concernées/ Municipalités/MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
8- Réorganiser les activités à l'aéroport de Baie-Comeau afin de permettre à celui-ci d'avoir des services adaptés aux besoins des clientèles et aux nouvelles réalités du marché. (1.e)	MRC/Transports Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités, • Autres intervenants.
9- Maintenir des structures portuaires pour les activités de pêche. (1.d)	Utilisateurs/Transports Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités, • Autres intervenants.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

MRC de Manicouagan		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
10-S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/ATR Clubs de motoneige/CRL	<ul style="list-style-type: none">• MTQ,• Autres intervenants.

MRC DE CANIAPISCAU

DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE

Localisée au nord-est du Québec, à la frontière du Labrador, la MRC de Caniapiscau d'une superficie de 81 184 km² est caractérisée par un éloignement et une faible population (4 550 habitants) concentrée essentiellement dans la ville de Fermont (3 240 habitants), à Schefferville (580 habitants) et dans les réserves de Matimekosh et Kawawachikamak (640 habitants) situées à proximité de Schefferville. L'exploitation du fer demeure l'activité première de la région ; il se fait cependant des efforts pour une plus grande diversification de l'économie régionale : autres exploitations minières, chasse et pêche, tourisme d'aventure.

La problématique en transport touche d'abord l'accès et la desserte de la population résidente. Par voie terrestre, la ville de Fermont peut être atteinte directement par la route 389 et indirectement par le service de voyageurs de la ligne de chemin de fer Sept-Îles–Labrador City–Schefferville. Quant à Schefferville, celle-ci ne peut être atteinte par voie terrestre que par la ligne de chemin de fer de QNS&L.

La route 389 constitue toutefois un lien routier satisfaisant sur une grande partie, mais démontrant certaines carences importantes dans le segment reliant l'ancienne mine de Gagnon (Fire Lake) au Mont-Wright. Construit en 1978 par des employés de la mine Québec-Cartier lors d'une période de grève, ce tronçon de 63,5 kilomètres a par la suite été repris par le ministère des Transports du Québec pour faire partie intégrante de la route 389. La route présente plusieurs déficiences tant sur le plan de sa géométrie que de ses assises. Quant au service de trains de voyageurs entre Sept-Îles et Schefferville, la compagnie I.O.C. désire le supprimer.

Or, la suppression du train de passagers signifierait que la population de Schefferville ne serait desservie que par voie aérienne à des coûts élevés et que tout effort pour encourager l'utilisation du train par une clientèle touristique (usages des pourvoiries, tourisme d'aventure, etc.) deviendrait inutile.

Cette réduction du service de passagers pour la région de Schefferville ne se limite pas au train. Transports Canada a supprimé à l'aéroport de Schefferville ses services de circulation aérienne et envisage de réduire la piste et de la réaménager en gravier ; cette décision réduit également le potentiel d'utilisation de ce moyen de transport par la population locale et la clientèle touristique. À noter que l'aéroport de Schefferville est relié à l'aéroport de Wabush (desservant Fermont) et à celui de Sept-Îles. De ce dernier point, les usagers peuvent prendre un vol en correspondance pour se rendre à d'autres points du réseau régional québécois.

Ce problème de manque de transport pour le développement touristique met en relief la précarité des transports dans une région qui a connu un déclin économique. Les ressources sont cependant en place (les gisements miniers tels celui de silicium et de granite près de Fermont, les territoires de chasse et de pêche environnants) ; de plus, au Nouveau-Québec, il existe du potentiel minier tel le gisement de zirconium du lac Brisson qui pourrait transiter par la MRC de Caniapiscau pour l'expédition des produits.

Par ailleurs, à proximité de la MRC de Caniapiscau, se trouve le Labrador, peuplé de 30 000 habitants, qui a tout intérêt à obtenir un accès terrestre vers le sud (route 389) qui soit adéquat.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

D'ailleurs, une étude effectuée en 1992 par la Corporation de développement économique de Caniapiscou estimait à 60 % le nombre de véhicules circulant sur la 389 au nord de Manic 5 immatriculés dans la province voisine. Une autre étude réalisée en 1997 confirme que l'importance du trafic avec le Labrador se situe entre 55 et 60 % de la circulation. Ce nombre est appelé à augmenter avec la construction de la Trans Labrador Highway devant relier Blanc-Sablon à Labrador City. Ceci pose la question d'une amélioration de la route 389 qui pourrait être assumée, en partie, par d'autres utilisateurs que ceux du Québec.

AXES D'INTERVENTION POTENTIELS SOUMIS À LA CONSULTATION

Le document d'objet de révision du schéma d'aménagement de la MRC de Caniapiscou met en évidence les liens entre les transports et le développement économique de la région. Ainsi, en ce qui a trait aux enjeux inter-MRC, le DOR de la MRC de Caniapiscou considère, en ce qui a trait au thème transport, que l'enjeu est «de provoquer l'ouverture du territoire en vue d'en favoriser l'accès aux populations, au public, aux touristes, aux commerces et aux industries dans le but de diversifier la base économique de la région».

Cet enjeu correspond à la démarche de plan de transport qui accorde une grande importance au transport dans le développement de la Côte-Nord.

Quant aux objets de révision spécifiques à la MRC de Caniapiscou, ils regroupent les axes d'intervention à analyser dans le cadre d'un schéma, mais également dans le cadre d'un plan de transport. Il est bien entendu que l'approche différera selon le degré de juridiction du ministère des Transports du Québec sur les différents axes. Ainsi, il y a comme axes d'intervention potentiels à analyser :

MRC de Caniapiscou		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Maintenir et améliorer la route 389, particulièrement le tronçon entre Fire Lake et Mont-Wright et regarder les options de réaménagement et de relocalisation possible. (1.b) (3.a,b)	MTQ/Fédéral	<ul style="list-style-type: none">• Municipalités,• MRC,• Labrador,• HQ,• Autres intervenants.
2- Analyser un projet d'aménagement de halte routière sur l'ancien site de la municipalité de Gagnon.	MRC/MTQ	<ul style="list-style-type: none">• Labrador,• Autres intervenants.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

MRC de Caniapiscau		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
3- Assurer la fonctionnalité du réseau national de transport routier : on parle ici du contrôle des usages le long des routes. (3.e)	MTQ/MRC	<ul style="list-style-type: none"> • MRN, • Autres intervenants
4- Améliorer le réseau local près de Schefferville.	Municipalités/MRC	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autochtones, • Autres intervenants.
5- Maintenir et améliorer les services d'infrastructures aéroportuaires desservant la population régionale. (2.a)	Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • MRC, • Municipalités, • Autres intervenants.
6- Réduire le coût du transport aérien en région. (2.a)	Utilisateurs/Compagnies aériennes	<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada, • Autres intervenants.
7- Maintenir les services et les infrastructures ferroviaires desservant la population régionale. (1.d,e)	Fédéral/Compagnies propriétaires	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
8- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif afin de pouvoir mieux desservir la population de la MRC. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • MEQ, • MSSS, • Autres intervenants.
9- Limiter l'implantation d'usages incompatibles en bordure des installations ferroviaires.	MRC/Compagnies propriétaires	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
10-Intégrer le transport ferroviaire à l'intérieur de circuits touristiques.	MRC/Compagnies propriétaires/ Intervenants touristiques	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

MRC de Caniapiscau		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
11-S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/ATR Clubs de motoneige/CRL	<ul style="list-style-type: none">• MTQ,• Autres intervenants.

MRC DE SEPT-RIVIÈRES

DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE

La MRC de Sept-Rivières, d'une superficie de 32 153 km², compte cinq municipalités totalisant, en 1991, 35 898 habitants. Selon les dernières statistiques du recensement de 1996, la population du territoire aurait légèrement augmenté pour atteindre 36 459, soit une hausse de 1,6 % en 5 ans. À long terme les projections démographiques laissent entrevoir une stabilisation de la population.

Le segment routier compris entre Port-Cartier et Sept-Îles regroupe l'essentiel de l'activité économique régionale. Cette activité économique, bien que longtemps axée sur l'exploitation du fer, s'est depuis le début des années 1980 transformée pour pallier la très grande dépendance qui a fait mal à la région. Aujourd'hui, l'exploitation minière constitue toujours un axe dominant ; cependant le tourisme, la pêche (capture et transformation), l'industrie forestière et papetière, de même que la transformation de l'aluminium, ont modifié et dynamisé l'économie régionale et ont permis d'anticiper une stabilisation, sinon une légère augmentation, du niveau de vie des ménages du territoire de la MRC de Sept-Rivières.

Sur le plan économique, il faut aussi mentionner l'importance qu'a prise Sept-Îles comme pôle de services gouvernementaux et autres services pour l'est du territoire, incluant la Minganie et la Basse-Côte-Nord. Dans ce sens, la desserte de la Basse-Côte-Nord revêt un caractère moteur pour toute la MRC puisqu'il y a croissance des échanges avec ce pôle Est.

La MRC de Sept-Rivières est bien pourvue en infrastructures aériennes et portuaires. Malgré le processus de dévolution du fédéral, l'aéroport de Sept-Îles n'a pas à craindre pour sa survie; cependant, il pourrait y avoir une certaine rationalisation de services pour permettre une exploitation rentable de l'équipement. Quant à l'aspect portuaire, le port de Sept-Îles conservera son statut prédominant puisqu'il restera de propriété fédérale, mais sa gestion sera davantage locale, avec une entité d'APC (agence portuaire canadienne). À Port-Cartier, les infrastructures portuaires sont de propriété municipale et l'exploitation de la compagnie Uniforêt assure, à court et moyen terme, une utilisation satisfaisante des infrastructures en place.

De plus, la MRC de Sept-Rivières possède, sur une portion de son territoire, deux lignes ferroviaires relativement structurantes puisque malgré leur accès limité, dû à leur propriété privée et à leur rôle de transport de matières primaires, ces deux lignes sont des liens vitaux avec le nord du territoire et le Labrador. C'est donc dire que l'intensité de la prospection et de l'exploitation minière pourrait entraîner de fortes retombées pour la MRC de Sept-Rivières, que ce soit pour le transbordement ou la première transformation.

La région de Sept-Îles et de Port-Cartier ne bénéficie pas présentement d'un lien ferroviaire-maritime avec la rive sud du Saint-Laurent et, selon les études sur ce sujet, il faudrait augmenter substantiellement le tonnage et le fret pour qu'un tel projet soit rentable. La question est donc de maximiser l'expédition et les retombées des découvertes minières du Labrador vers les ports de Sept-Îles et Port-Cartier, afin de pouvoir permettre l'exploitation rentable d'un service ferro-maritime à partir de l'un ou l'autre ou des deux ports de la côte.

En ce qui a trait aux infrastructures routières de la MRC, celles-ci sont généralement fonctionnelles. Cependant, même s'il est compréhensible qu'une route en milieu urbain plus

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

dense et sujette à un flot de circulation de typologie divergente soit confrontée à un plus grand nombre d'accidents; il reste que les taux d'accidents rencontrés dans l'agglomération de Sept-Îles sont élevés. Il faut donc porter une attention particulière à l'analyse des accidents afin de tenter de déceler les causes et, s'ils sont reliés à la géométrie, à des éléments physiques ou à la signalisation, apporter les correctifs. À l'exception de la ville de Sept-Îles, aucune problématique particulière d'accidentologie n'est décelée présentement. Cependant, il faut noter qu'à Port-Cartier la localisation d'activités commerciales de plus en plus intensives le long de la route 138 pourrait à moyen terme présenter des risques d'accidents accrus et une diminution significative de la fluidité et de la fonctionnalité de la route.

Enfin, sur le plan routier, l'ensemble des intervenants régionaux semblent conscients du caractère primordial de la route 138. Même si pour une majorité d'intervenants l'état de la chaussée est le principal indicateur, il faut tout de même considérer la route 138 avec une notion de corridor, soit une bande incluant la route, les terrains adjacents, les aménagements physiques qui y sont érigés, de même que les affectations qui pourront conditionner les développements futurs contigus au réseau.

LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS SOUMIS À LA CONSULTATION

Dans le but d'améliorer la fonctionnalité, la sécurité et l'intermodalité dans le transport des personnes et des marchandises, le ministère des Transports suggère des axes d'intervention potentiels qui émanent d'analyses internes ou de documents externes, tel le DOR de la MRC de Sept-Rivières. Ces interventions se partagent entre des responsabilités du ministère des Transports, du milieu (intervenants privés ou municipaux) ou un mélange d'intervenants privés et publics.

Ces axes d'intervention potentiels sont les suivants :

MRC de Sept-Rivières		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Améliorer l'aménagement de certains carrefours, la chaussée et la signalisation de la route 138 là où les besoins se feront sentir, en particulier aux intersections suscitant des mouvements de circulation plus importants et conflictuels. (3.a,b)	MTQ	<ul style="list-style-type: none">• Municipalités concernées,• MRC,• Autres intervenants.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

MRC de Sept-Rivières		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
2- Maximiser l'utilisation des infrastructures maritimes et ferroviaires pour l'expédition des matières pondéreuses afin de diminuer le transport routier de ces matières. (1.d) (3.c)	Industries concernées/ Municipalités/MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
3- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif, afin de pouvoir mieux desservir la population des municipalités de Sept-Îles, de Port-Cartier et la MRC dans son ensemble. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • MEQ (CS), • MSSS, • Autres intervenants.
4- S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/ATR/ Clubs de motoneige/CRL	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
5- Protéger les corridors routiers permettant les échanges entre les différents pôles d'activités de la MRC, en particulier le tronçon Port-Cartier-Sept-Îles, de même que le lien vers Pointe-Noire. (3.e,f)	MRC/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
6- Favoriser une tarification aérienne compétitive pour inciter l'utilisation du mode aérien pour la circulation des personnes vers les grands centres, la Minganie et la Basse-Côte-Nord.(1.e)	Utilisateurs/Compagnies aériennes	<ul style="list-style-type: none"> • Fédéral, • Autres intervenants.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

MRC de Sept-Rivières		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
7- Maintenir le lien ferroviaire (QNS&L) vers les localités nordiques et, si possible, maximiser son utilisation à des fins touristiques et d'exploration ou d'exploitation minière ou forestière. (1.e) (2.a)	Fédéral/Compagnies propriétaires	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
8- Revoir les périmètres d'urbanisation afin de minimiser l'étalement urbain et permettre éventuellement de diminuer les coûts de transport adapté et scolaire ainsi que favoriser une armature urbaine facilitant le transport en commun. (1.e) (3.d)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • MEQ (CS), • Autres intervenants.
9- Dans le contexte de la desserte maritime, prendre en compte l'approche commerciale introduite par le MTQ pour optimiser l'organisation des transports pour la région. (1.d)	MRC/Municipalités/Autres intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.

MRC DE MINGANIE

DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE

La Minganie est un territoire relativement vaste et peu peuplé qui possède la particularité d'être à la fois continental et insulaire. On estime à 125 000 km² la superficie de cette MRC et ses habitants sont répartis sur le littoral du territoire de même qu'à Port-Menier sur l'île d'Anticosti. Sur le plan démographique, la MRC de Minganie sera caractérisée par une certaine stabilité de sa population au cours des vingt prochaines années. La population de ce territoire se situait autour de 7 000 habitants en 1996 et les projections laissent entrevoir une stabilisation de cette population. L'organisation municipale du territoire semble elle aussi être stable et devrait se maintenir.

Sur le plan économique, la MRC de Minganie est une région essentiellement tournée vers quatre secteurs névralgiques, soit les pêches, l'exploitation minière, le tourisme et à moyen terme la forêt. Les pêches sont majoritairement orientées vers les mollusques et les crustacés (crabes des neiges, crevettes, pétoncles, buccins, ...). Les ressources minières, exploitées ou exploitables à court terme, sont l'ilménite et les sables minéralisés. Le territoire est présentement sujet à l'exploration de métaux que pourrait contenir le sous-sol granitique du bouclier canadien. De plus, le couvert calcaireux de l'île d'Anticosti pourrait laisser présager la présence de quantités non négligeables de pétrole ou de gaz naturel. Au chapitre du tourisme, ce secteur bénéficie du potentiel naturel depuis plusieurs années; l'ouverture de la route 138 qui permet de rejoindre Natashquan, amène maintenant un tourisme «patrimonial». Enfin, le secteur forestier recèle un certain potentiel malgré la localisation et la densité de la matière sur le territoire. En tout, des droits de coupe d'environ 400 000 m³/an pourraient être prélevés.

En perspective sur le plan économique, il faut prévoir une stabilité sinon une légère croissance des activités économiques à court, moyen et long terme. D'autres secteurs d'activités, tels que la forêt, pourraient être intéressants à exploiter autant sur le plan des ressources ligneuses qu'en ce qui concerne la villégiature.

Sur le plan routier, l'ensemble du territoire de la MRC est maintenant relié par route à l'exception de l'île d'Anticosti. Cependant, le réseau de la route 138, situé entre Baie-Johan-Beetz et Natashquan, présente des difficultés relative à la capacité de certaines structures et aussi plusieurs secteurs sous-standard sur le plan des courbes. Dans la partie ouest de cette MRC, le Ministère a déjà planifié des corrections au cours des deux prochaines années qui diminueront la problématique liée aux courbes sous-standard.

À noter également que le prolongement de la route 138 jusqu'à Natashquan a inévitablement des répercussions au niveau des infrastructures aéroportuaires et maritimes de la région. Déjà, le quai de Baie-Johan-Beetz ne fait plus partie de l'itinéraire de la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord. Le quai de Natashquan, pour sa part, est moins utilisé pour l'approvisionnement de la région en produits pétroliers, cet approvisionnement s'effectuant maintenant en grande partie par camion. De plus, ce quai pourrait perdre une partie de son

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

utilité pour l'approvisionnement de la population locale en marchandises générales; en contrepartie cependant, il pourrait être appelé à devenir un port de tête de ligne ou d'expédition de marchandises pour la desserte maritime des localités de la Basse-Côte-Nord.

La dévolution par le gouvernement fédéral de ses installations maritimes dans la région pourrait entraîner des choix difficiles pour certaines localités et pourrait même amener une certaine rationalisation, notamment pour les quais de Havre-Saint-Pierre, Baie-Johan-Beetz et Natashquan. De surcroît, le retrait du gouvernement fédéral dans le domaine aérien fait en sorte qu'un choix pourrait être fait entre les aéroports de Havre-Saint-Pierre et de Natashquan. À la suite de l'ouverture de la route 138, l'aéroport de Natashquan vient d'être reclassé par le gouvernement fédéral comme faisant maintenant partie des aéroports régionaux et locaux, c'est-à-dire des aéroports pour lesquels Transports Canada entend céder la propriété et l'exploitation à des intérêts locaux. L'aéroport de Havre-Saint-Pierre, pour sa part, a déjà été offert au palier local. Ces municipalités peuvent-elles soutenir à la fois leurs infrastructures portuaires et aériennes ?

Un dilemme important sur le plan de la desserte aérienne et maritime semble donc évident et revêt une grande importance pour faire la jonction avec la desserte aérienne et maritime de la Basse-Côte-Nord. La négociation pour rechercher des consensus régionaux est donc de mise.

Enfin, il faut mentionner que le corridor routier de la route 138 n'a pas encore été sollicité comme il pourrait l'être au cours des prochaines années. Par conséquent, la préservation du réseau routier et de ses abords revêt une importance capitale puisqu'il est possible d'intervenir sur une portion de territoire qui n'a pas encore atteint un niveau de détérioration trop avancé. Ainsi, il devient possible de prévenir les mauvaises décisions de localisation des accès ou encore des développements non souhaitables en bordure d'un réseau national.

L'île-d'Anticosti, quant à elle, même si elle est bien desservie sur le plan maritime et aérien, pourrait grandement bénéficier d'un lien supplémentaire souhaité par les intervenants socio-économiques des deux rives du Saint-Laurent.

LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS SOUMIS À LA CONSULTATION

Sur le plan routier, plusieurs interventions devraient être orientées vers l'amélioration de la capacité et de la qualité des infrastructures, en particulier les ponts. De plus, la portion de route qui se trouve à l'extrémité est de la route 138 devrait bénéficier d'une attention particulière pour palier les nombreuses sections présentant des courbes sous-standard. Ce territoire, inexploré jusqu'à tout récemment par une bonne quantité de villégiateurs et utilisateurs du reste de la province, devra faire l'objet de suivi et d'évaluation des besoins afin que soient respectés les objectifs de sécurité et de fiabilité que se fixent le MTQ et les intervenants du milieu. De plus, le pavage de la section Havre-Saint-Pierre-Baie-Johan-Beetz, bien qu'il ne constitue pas la seule activité souhaitable pour conserver des standards de sécurité sur la portion est du réseau de la route 138, viendra améliorer la qualité de roulement.

Concernant la dévolution des infrastructures portuaires fédérales, le gouvernement du Québec n'a pas encore arrêté sa position dans ce dossier. Par contre, du côté aérien, il a clairement

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

signifié qu'il ne reprendra pas les infrastructures délestées par le palier fédéral. Cette attitude ne signifie pas pour autant que le MTQ ne reconnaît pas la nécessité de conserver fonctionnelles certaines de ses infrastructures pour soutenir l'activité économique de la Minganie. Dans ce contexte, le Ministère souhaite que la desserte maritime s'inscrive dans une démarche concurrentielle et que la Minganie exploite les réseaux d'une façon efficiente et complémentaire. C'est dans cette optique que le ministère des Transports a favorisé l'introduction d'une approche commerciale dans l'établissement des pôles de ravitaillement de la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord. L'approvisionnement et l'expédition de marchandises dans une approche multimodale doivent être analysés afin de soutenir adéquatement les activités économiques, industrielles et touristiques qui présupposent des utilisateurs diversifiés et des habitudes de déplacement quelques fois opposées. Dans ce contexte, les axes d'intervention potentiels sont :

MRC de Minganie		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Procéder à la mise en place du double traitement de surface dans le but d'améliorer la qualité de roulement entre Havre-Saint-Pierre et Aguanish.(3)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
2- En raison de l'ouverture de la route 138 jusqu'à Natashquan, procéder aux études concernant la capacité et la fonctionnalité des structures (ponts) récemment soumises à une circulation plus intensive. (3.a,b)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
3- Procéder aux études concernant les sections présentant plusieurs courbes sous-standard afin de proposer des interventions s'il y a lieu, notamment pour le secteur de Havre-Saint-Pierre et le tronçon entre Aguanish et Natashquan. (3.a,b)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités concernées, • Autres intervenants.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

MRC de Minganie		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
4- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif afin de pouvoir mieux desservir la population de la MRC. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • MEQ, • MSSS, • Autres intervenants.
5- Déterminer la pertinence d'implanter d'autres infrastructures routières à caractère touristique telles que belvédères, haltes routières, ..., et procéder à l'analyse des secteurs non étudiés de la route 138.	MRC	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités, • MTQ, • Autres ministères (MRN, PRDV), • Autres intervenants.
6- À l'extérieur des agglomérations, gérer le corridor de la route 138 en rapport avec l'urbanisation et la prolifération des accès, et en fonction des caractéristiques régionales, dans le but de permettre une organisation territoriale de qualité. (3.e)	MRC/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres ministères, • Autres intervenants.
7- Maximiser l'intermodalité entre les modes de transport existant sur le territoire de la MRC de la Minganie, et ce, dans le contexte de dévolution instauré par le gouvernement fédéral. (1.d)	Fédéral/MRC/Municipalités/ Utilisateurs	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
8- Maintenir, améliorer et développer, si possible, les liens maritimes et aériens entre l'île d'Anticosti et les régions côtières adjacentes. (1.c) (2.a)	MRC/Intervenants concernés/Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

MRC de Minganie		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
9- S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/ATR/ Clubs de motoneige/CRL	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.
10-Dans le contexte de la desserte maritime, considérer l'approche commerciale introduite par le MTQ pour optimiser l'organisation des transports pour la région. (1.d)	MRC/Municipalités/Autres intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ, • Autres intervenants.

LA BASSE-CÔTE-NORD

DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE

La région de la Basse-Côte-Nord (BCN), située à l'extrémité est, possède une population d'environ 5 700 habitants répartie entre Kegaska et Blanc-Sablon, soit une distance de 400 km dans sa portion littorale. Un total de 5 municipalités, comprenant 15 localités, regroupent la population de ce territoire. Les municipalités de Blanc-Sablon, Bonne-Espérance, Saint-Augustin, Gros-Mécatina et Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent ont des localités variant entre 57 et 1 248 habitants, ce qui rend l'organisation économique et sociale très particulière.

Cette population est directement dépendante de deux activités dominantes, soit l'industrie de la pêche et celle du tourisme, récemment explorée pour palier les difficultés de la première. Il va de soi que l'industrie touristique en est à ses débuts et demande une planification accrue des infrastructures d'accueil, de restauration et d'organisation de forfaits pour exploiter à fond l'intéressant potentiel du tourisme d'aventure, incluant entre autres le patrimoine naturel, culturel et historique.

Les perspectives économiques de la BCN sont essentiellement reliées au secteur de la pêche et seront conditionnées par la stratégie de gestion des infrastructures portuaires et maritimes. de même que par la gestion du ministère des Pêches et Océans concernant les ressources et les stocks de poissons. Dans ce secteur, la diversification est de mise et constitue le principal enjeu. Sur le plan démographique, une légère diminution de population est prévue pour les 20 prochaines années, mais est considérée comme peu significative. Dans les faits, les réseaux de transport sont essentiellement orientés vers l'approvisionnement des individus plutôt que vers l'accroissement et le développement de la structure économique régionale. Une moyenne de 19 000 tonnes de marchandises sont expédiées vers la Basse-Côte-Nord sur une base annuelle et la répartition de ces approvisionnements est la suivante : denrées alimentaires (40 %), matériaux de construction, meubles et appareils électriques (25 %), produits pétroliers, véhicules et matériel roulant (15 %) et autres (20 %).

Les problématiques sectorielles en ce qui a trait aux transports sont diversifiées et ce, principalement pour des raisons de dispersions géographiques et de disparités physiques liées à l'accidentologie du littoral, au réseau hydrographique de même qu'aux variables climatiques. En effet, l'organisation du transport des personnes et des marchandises ne peut être réalisée que par une mixité de modes de transport incluant des réseaux et infrastructures routiers, maritimes et aériens. En fait, l'accessibilité au territoire de la BCN n'est pas la principale lacune, la problématique de base est liée à l'efficacité et la souplesse dans l'organisation multimodale mise en place ainsi qu'au coût lié à l'utilisation de ces modes.

L'organisation multimodale du transport est composée du système maritime de base et d'un réseau aérien principal. À cela s'ajoutent des dessertes maritimes et aériennes secondaire et complémentaire pour Harrington Harbour, Aylmer Sound, Chevery et Saint-Augustin. En hiver, le réseau de motoneige Trans-Québec s'ajoute comme lien terrestre d'une extrémité à l'autre

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

de la BCN et il est à souligner que les investissements faits par le MTQ au cours des dernières années ont un impact significatif sur sa fonctionnalité et sa sécurité. Donc en réalité, c'est beaucoup plus l'organisation efficace de ces divers modes que leur absence qui cause un problème.

L'ANALYSE DES PROBLÉMATIQUES PAR MUNICIPALITÉ ET PAR SECTEUR

Les municipalités de Blanc-Sablon et de Bonne-Espérance (secteur Vieux-Fort-Blanc-Sablon) bénéficient d'infrastructures routières, portuaires et aériennes relativement satisfaisantes à l'exception du tronçon de 12,2 km entre Rivière-St-Paul et Vieux-Fort qui oblige à maintenir un lien par desserte maritime à cette dernière localité et par conséquent, maintenir l'infrastructure portuaire en bonne condition de la part du fédéral.

La municipalité de Saint-Augustin (secteur Saint-Augustin) peut être considérée comme une localité problématique en période de gel et de dégel, soit environ 60 à 70 jours par année. Puisqu'elle ne bénéficie pas d'un lien routier entre le quai de Pointe-à-la-Truite et le noyau de population situé sur la rive est de la rivière Saint-Augustin, son approvisionnement doit être minutieusement planifié pour palier toute pénurie. Cette période critique demande l'utilisation d'un hélicoptère pour les transports interrives et limite au minimum l'acheminement des marchandises même celles jugées essentielles.

La municipalité de Gros-Mécatina (secteur Baie-des-Moutons-La Tabatière) comprend les deux localités précitées et sont reliées par un tronçon routier de 10,7 km ainsi que par une piste d'atterrissage et un quai (localisés à La Tabatière). La problématique de ce secteur est restreinte au maintien fonctionnel du lien routier et des infrastructures aériennes et portuaires permettant l'approvisionnement et la circulation des résidents à l'intérieur ou à l'extérieur de la région. Le fait d'être relié par la terre ferme aux infrastructures maritimes et aériennes limite la dépendance face au gel/dégel de même qu'aux autres aléas climatiques.

En ce qui a trait à la municipalité de Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent (secteur Kegaska, La Romaine, Chevery-Tête-à-la-Baleine), celle-ci regroupe plusieurs localités isolées les unes des autres sur le plan terrestre mais toutes reliées au réseau aérien et maritime. L'état d'isolement est donc plus présent dans ce secteur et demande que soient maintenues plusieurs dessertes maritimes et aériennes en cabotage, notamment pour les localités de Chevery, Harrington Harbour et Aylmer Sound qui ne bénéficient pas toutes de la présence d'une infrastructure de transport à proximité de leur noyau de population. La période de gel/dégel et les conditions climatiques sont des facteurs limitatifs en ce qui concerne le transport des personnes et des marchandises. Quant aux localités de Tête-à-la-Baleine, La Romaine et Kegaska, celles-ci bénéficient d'infrastructures portuaires et aériennes à proximité des noyaux de population et ne sont dépendantes que de la fonctionnalité du réseau de base, autant sur le plan aérien que maritime.

Une revue des infrastructures et des moyens mis en place pour dispenser les soins de santé et d'éducation montre, sans l'ombre d'un doute, que la structure des réseaux de transport de la BCN entraîne des investissements supplémentaires pour maintenir des services dans les plus

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

petits milieux. Cette constatation soulève par le fait même la nécessité d'amener d'autres intervenants concernés à soutenir des initiatives de développement et d'amélioration de la logistique des transports. La mise en commun de certaines ressources humaines, financières et matérielles constitueraient certainement un avantage gouvernemental et une allocation optimale des fonds publics. Les ministères concernés pour relever ce défi sont : Transports Québec, Affaires municipales, Éducation, Santé et Services sociaux, Transports Canada, Pêches et Océans, Affaires indiennes, en plus des municipalités et enfin des intervenants privés et citoyens de la Basse-Côte-Nord. L'enjeu est donc d'améliorer les infrastructures et dessertes actuelles pour augmenter la qualité des modes de transport et diminuer les coûts pour les utilisateurs et les intervenants publics. Pour ce territoire très différent du reste du Québec, il faut accepter les particularités multimodales qui s'y rattachent et tenter d'en faire un attrait, tout en améliorant de façon adéquate un réseau de base fiable et sécuritaire pour toute la population résidente et les utilisateurs potentiels. Cette approche est la base du plan de transport initial de la BCN présenté en 1993.

Pour l'intégration de ce plan au plan de transport de la Côte-Nord, nous souhaitons maintenir nos objectifs d'efficacité en matière de desserte en transport. Cependant, il nous faut tenir compte du nouveau contexte budgétaire qui frappe les paliers gouvernementaux fédéral, provincial et dans une certaine mesure municipal. De plus, il faut prendre en compte le processus de dévolution en cours à Transports Canada qui contraint l'ensemble des partenaires à reconsidérer des projets d'amélioration plus modestes que ceux déterminés au plan de transport de la BCN de 1993.

Par conséquent, nous proposons les axes d'intervention potentiels qui suivent et qui tiennent compte des réalisations et des mises à jour effectuées depuis 1993.

LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS SOUMIS À LA CONSULTATION

Il va de soi que le travail réalisé pour la confection du plan de transport de la Basse-Côte-Nord sert de base à l'établissement d'axes d'intervention réalistes et adaptés aux besoins. Dans ce contexte, il faut reconnaître que certaines améliorations et certains projets structurants ont été complétés au cours des dernières années, notamment :

- Le reconstruction de la route entre Sandwash Pond et Rivière-Saint-Paul.
- L'agrandissement de l'aérogare de Blanc-Sablon.
- Le remplacement du bateau-passagers à Saint-Augustin.
- L'ajout d'un quai flottant et l'amélioration au débarcadère de Saint-Augustin.
- L'amélioration et/ou la reconstruction aux quais de Tête-à-la-Baleine et La Romaine, de même que la construction d'héliports à Kegaska, Aylmer Sound, Tête-à-la-Baleine et Harrington Harbour.
- Des investissements à l'aéroport de Chevery.

Outre les réalisations exposées précédemment, le plan de transport de la Basse-Côte-Nord avait retenu certains objectifs ou postulats de base qui devaient guider les axes d'intervention futurs et qui sont toujours d'actualité. Entre autres, les secteurs de Saint-Augustin, Gros-

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

Mécatina, Chevery-Tête-à-la-Baleine et La Romaine sont difficilement reliables sur le plan routier considérant la topographie, l'hydrographie et le caractère très morcelé de la côte. Cet isolement n'empêche cependant pas des tentatives d'amélioration de plus petite envergure mais ayant pour objectif de satisfaire les besoins fondamentaux de déplacement et de mobilité dans ces secteurs. Dans ce contexte, les axes d'intervention et les intervenants les plus concernés se répartissent comme suit :

La Basse-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Améliorer les liens routiers entre Aylmer Sound et le quai. (2.a)	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalité, • Autres intervenants.
2- Reconstruire le quai d'Aylmer Sound. (2.a)	Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités, • MTQ, • Autres intervenants.
3- Améliorer le service de bateau-passagers pour les localités de Harrington Harbour, Aylmer Sound et Chevery. (2.a)	MTQ/Municipalité	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
4- Analyser l'opportunité de construire une route entre Chevery, Aylmer Sound, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière. (2.a)	MTQ/Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités et/ou localités, • Autres intervenants.
5- Construire de nouvelles pistes d'atterrissage dans les localités de La Tabatière et La Romaine et améliorer celle de Tête-à-la-Baleine et de Kegaska. (2.a)	MTQ/Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Autochtones, • Municipalités et/ou localités, • Compagnie aérienne, • Autres intervenants.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS

La Basse-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
6- Reconstruire la route entre Rivière-Saint-Paul et Vieux-Fort. (2.a)	MTQ/Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants, • Municipalité.
7- Réaliser, avec les intervenants locaux, la route entre le quai de Pointe-à-la-Truite et l'aéroport de Saint-Augustin. (2.a)	MTQ/Municipalité	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
8- Construire une route entre Pointe-Parent et Kegaska. (2.a)	MTQ/Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités et/ou localités, • Autochtones, • Autres intervenants.
9- Planifier de façon adéquate les liaisons maritimes et aériennes ayant pour but Natashquan et celles à destination de l'est du territoire. (1.e)	Municipalités et/ou localités/ Compagnies aériennes/ MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
10-Analyser le contexte et l'opportunité de réaménager le terminal du traversier de Blanc-Sablon, considérant l'orientation du Labrador et de Terre-Neuve de construire la route Translabradorienne.	Municipalité/Labrador/ Terre-Neuve/Fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
11-Analyser la possibilité d'améliorations portuaires à La Tabatière. (2.a)	Fédéral/Municipalité et/ou localités	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.
12-S'assurer d'un soutien efficace au réseau régional de motoneige (Route Blanche) comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/Clubs de motoneige/ATR/CRL/MTQ	<ul style="list-style-type: none"> • Autres intervenants.

4 - LES AXES D'INTERVENTION POTENTIELS
