



POUR CONSULTATION SEULEMENT

**RÉFECTION ET PAVAGE  
RUES MUNICIPALES DE RIVIÈRE ST-PAUL ET VIEUX FORT  
BILAN ET INFORMATION AUX POPULATIONS**

CANQ  
TR  
GE  
PR  
207

547077



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

Centre de documentation

DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT

SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION

35, rue de Port-Royal Est, 4e étage

Montréal (Québec) H3L 3T1

**RÉFECTION ET PAVAGE  
RUES MUNICIPALES DE RIVIÈRE ST-PAUL ET VIEUX FORT  
BILAN ET INFORMATION AUX POPULATIONS**

---

**Août 1987**

C  
CANQ  
TR  
GE  
PR  
207

Cette étude a été exécutée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

---

Noëlle Lemos

anthropologue, chargée de projet  
Division du contrôle de la  
pollution et recherche

Avec la collaboration de:

Yves Bédard

biologiste,  
Division des études  
environnementales-est

Sous la supervision de:  
Claude Girard

économiste-urbaniste  
Chef de la Division du contrôle  
de la pollution et recherche

Secrétariat  
Micheline Martineau

agente de secrétariat

---

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	i
<u>1 INTRODUCTION</u>	<u>1</u>
1.1 Problématique	1
1.1.1 Relations d'interdépendance entre les rues et l'installation d'au- tres service municipaux	1
1.1.2 Entretien et circulation	2
1.2 Mandat et méthodologie	2
1.2.1 Cueillette d'informations auprès de différents organismes	3
1.2.2 Visite sur le terrain	3
<u>2 LA POPULATION ET L'ÉTABLISSEMENT HUMAIN</u>	<u>4</u>
2.1 La population: isolement et modes de vie	4
2.2 L'établissement humain	6
<u>3 POSITION LOCALE PAR RAPPORT AU PROJET DE RÉFECTION DES RUES</u>	<u>7</u>
<u>4 COMPOSANTES DU MILIEU EN REGARD A LA CONCEPTION DU PROJET</u>	<u>8</u>
4.1 Topographie et hydrographie	8
4.2 Emprise	9

4.3	Autres constatations	10
5	CIRCULATION: ÉROSION ET INONDATIONS	10
5.1	La motoneige	11
5.2	Les tout-terrains	11
6	LE DANGER D'ACCIDENTS	12
7	RESSOURCES LOCALES (MACHINERIE, MATÉRIAUX, MAIN D'OEUVRE) EN REGARD A L'ENTRETIEN DU RÉSEAU	13
8	SERVICES MUNICIPAUX: CONCERTATION INTERMINISTÉRIELLE	14
9	COMPARAISON DE LA SITUATION AVEC CELLE DE ST-AUGUSTIN	15
9.1	Espace	15
9.2	Circulation (érosion)	16
10	BILAN ET RECOMMANDATIONS	16
10.1	Expertises au niveau des services offerts par d'autres Ministères	17
10.2	Expertises au niveau des rues municipales	18
10.2.1	Largeur des rues	18

10.2.2	Drainage	18
10.2.3	Brise-lames à Vieux Fort	19
10.2.4	Entretien	19
10.3	Signalisation	19
11	CONCLUSION	20
<hr/>		
	BIBLIOGRAPHIE	21
	LISTE DES ORGANISMES ET DES PERSONNES CONSULTÉS	24
	ANNEXES	
	ANNEXE 1: Programme de la visite sur le terrain tel que présenté aux autorités locales, Mai 1987.	
	ANNEXE 2: Relations d'interdépendance entre les transports et l'hygiène du milieu. MAM - Région 09 - Décembre 1985 - Document de travail.	
	CARTES:	
	CARTE DE LA RÉGION ÉTUDIÉE	
	CARTE DE RIVIÈRE ST-PAUL	
	CARTE DE VIEUX FORT	
<hr/>		

## 1.1 PROBLÉMATIQUE

---

La Mission Basse-Côte-Nord (Payne, 1979) recommandait au docteur Camille Laurin, ministre d'État au Développement culturel, qu'une entente concernant la réfection des rues municipales dans cette région survivienne entre le ministère des Affaires municipales (MAM) et le ministère des Transports du Québec (MTQ). Cette recommandation avait pour objectif de profiter de la présence sur les lieux de la machinerie lourde pour aménager, en même temps qu'on construit la route 138, le réseau de rues des villages situés dans des secteurs spécifiés, entre autres le secteur Blanc Sablon / Vieux Fort. C'est finalement suite à une entente entre le ministère des Transports du Québec et l'Office de planification et de développement du Québec (OPDQ) que cette recommandation a été mise en application. Le MTQ a procédé avec le soutien financier de cet organisme, à la réfection des rues municipales de près de la moitié de villages de la Basse-Côte-Nord (OPDQ, 1986).

Le prolongement de la route 138 à partir de Baie du Milieu a commencé cet été et dès maintenant se pose la question de l'aménagement des rues de Rivière St-Paul et de Vieux Fort. Or, si l'on veut que ces communautés puissent bénéficier d'un réseau dont elles pourront tirer le maximum de profit possible, il importe de discuter et de résoudre auparavant un certain nombre de questions.

### 1.1.1 RELATIONS D'INTERDÉPENDANCE ENTRE LES RUES ET L'INSTALLATION D'AUTRES SERVICES MUNICIPAUX

---

Le réaménagement des rues ne peut se faire de façon isolée. Un certain nombre de relations d'interdépendance, notamment avec l'hygiène du milieu, existe. Ces relations ont été

rapportées suite aux tournées d'information et de consultation menées dans le cadre de la préparation du plan de restructuration municipale (Beaudoin et Bélanger, Avril 1986 et annexe 2). Elles ont également été discutées dans le cadre d'une table de concertation interministérielle (Beaudoin et Bélanger, Janvier 1986).

Il importe ainsi de coordonner la mise en place du réseau de traitement des eaux usées avec la réfection des rues municipales afin d'éviter de mettre sur pied des infrastructures qui seront à refaire. Il faut également tenir compte du réseau de distribution d'eau potable, du site d'enfouissement, ou encore de la protection contre les incendies.

#### 1.1.2 ENTRETIEN ET CIRCULATION

---

L'expérience démontre que l'entretien d'un réseau de rues municipales comporte un certain nombre d'exigences en termes d'équipements, d'expertise de la main-d'oeuvre et d'argent: un réseau bien entretenu évitera bien des problèmes d'érosion, d'inondations et même de sécurité. Le manque d'espace (largeur adéquate) ou une circulation non réglementée, composée de véhicules tels que les motoneiges et les tout-terrains peut accroître ces exigences.

#### 1.2 MANDAT ET MÉTHODOLOGIE

---

Ce document a été préparé à la demande de M. Jean Normand, directeur régional du MTQ, Région 3-1. Notre mandat consistait à informer les populations locales sur les implications découlant des travaux de réfection des rues municipales (tel que décrit précédemment) et à établir un bilan de la situation générale pour le Ministère. L'information auprès des communautés avait pour but une bonne compréhension de la situation de leur part tout comme des exigences de l'entretien, afin que leurs commentaires et décisions soient faits ou pris en connaissance de cause.

### 1.2.1 CUEILLETTE D'INFORMATIONS AUPRÈS DE DIFFÉRENTS ORGANISMES

---

Un bilan des services et développements existants ou prévus constituait la première partie de notre mandat. Des contacts préalables à la visite sur le terrain avec des représentants du ministère des Affaires municipales (MAM), du ministère de l'Environnement du Québec (MEnviQ) et du ministère de l'Énergie et des Ressources (MER), nous ont permis de recueillir les informations nécessaires pour expliquer aux populations locales les relations entre la réfection des rues municipales et les autres services municipaux. Suite à notre visite sur le terrain, une autre rencontre avec des représentants du MAM et du MEnviQ nous a permis d'établir un bilan final (Baie Comeau 16 juin).

Il était important d'un autre côté, si les communautés veulent plus tard gérer le fonctionnement de leur réseau routier municipal, qu'elles en comprennent bien les principes. Le MTQ quoique non directement concerné, son rôle se terminant une fois ces travaux complétés, croit donc qu'il est essentiel que les communautés sachent les conséquences et les changements que ceux-ci vont occasionner sur l'organisation et la gestion de leur milieu. Pour ce faire, des discussions avec la firme d'experts-conseils, de même que la lecture des rapports de cette dernière sur l'entretien des rues de St-Augustin (Dupont Demeules et Associés Inc., Mars et Mai 1986), en plus d'entretiens avec l'inspecteur municipal de St-Augustin et la Sûreté du Québec nous ont fourni les données nécessaires pour les porter à l'attention des comités locaux.

Finalement, des contacts avec le département d'anthropologie de l'Université Laval et l'inspecteur municipal du secteur Blanc Sablon / Vieux Fort nous ont renseigné sur les habitudes et ressources locales afin de nous permettre de maximiser l'efficacité de notre visite sur le terrain.

### 1.2.2 VISITE SUR LE TERRAIN

---

La première partie de notre séjour (qui a durée en tout du 12 au 27 mai) a consisté à rencontrer les comités locaux de Rivière St-Paul et de Vieux Fort, à leur expliquer la situation

de même que les objectifs de notre séjour (voir le programme de visite - Mai 1987 - annexe 1). Une réunion dans chacun des villages a été tenue en compagnie de monsieur Richmond Monger, administrateur de la municipalité de la Côte-Nord du St-Laurent - qui avait été préalablement mis au courant des objectifs de notre visite et en avait fait part aux comités - et de monsieur Guy Leblanc, inspecteur municipal pour le secteur Blanc Sablon / Vieux Fort.

Dans la seconde partie de notre séjour, la complexité des implications du projet a été discutée avec de nombreux intervenants à commencer par les élus locaux dont le rôle est consultatif et "se définit par la prise de connaissance des décisions et par la formulation de commentaires et suggestions" (Beaudoin et Bélanger, 1986: 5).

Les intervenants ont été invités à participer de façon active, non seulement à travers l'expression de leurs commentaires, idées et conceptions mais également de leur connaissance du milieu. Cette approche coïncide avec la volonté du Gouvernement qui favorise la prise en charge par le milieu de son développement municipal (Beaudoin et Bélanger, Avril 1986: 16)

Bien que nous n'ayons pas procédé à une enquête en tant que tel, nous avons toutefois recueilli certains indices qui nous permettront d'attirer l'attention sur certaines questions à surveiller.

## 2 LA POPULATION ET L'ÉTABLISSEMENT HUMAIN

### 2.1 LA POPULATION; ISOLEMENT ET MODES DE VIE

La Basse-Côte-Nord est reconnue comme étant une région isolée à faible densité humaine.

"Disséminée sur un littoral de plus de 400 kilomètres, la population de la Basse-Côte-Nord du St-Laurent fait partie d'une sous-région du Québec nettement défavorisée qui malgré les efforts récents de diverses agences gouvernementales visant à réduire cette marginalité accuse encore un long retard au plan de son organisation économique et politique..."

En 1963, ...cette population est intégrée pour la première fois dans l'univers politique québécois avec la création d'une municipalité régionale sous l'égide d'un administrateur nommé par le gouvernement. C'est à cette centralisation administrative peu propice à l'émergence de vraies municipalités qu'on tente actuellement de remédier via un processus plus effectif de municipalisation..." (Breton:1986).

Dans ce contexte, Rivière St-Paul et Vieux Fort sont deux communautés anglophones qui en 1984 comptaient respectivement 468 et 307 habitants. Leurs activités économiques étaient autrefois essentiellement basées sur la pêche, la chasse et le piégeage. Aujourd'hui les activités halieutiques (pêche) constituent l'essentiel des revenus.

LOCALITÉS	POPULATION			NOMBRES DE PÊCHEURS ET % DE LA POPULATION ACTIVE			
	1968	1979	1984	1979		1984	
Vieux Fort	266	312	307	47	30%	83	54%
Rivière St-Paul	438	495	468	73	30%	136	58%

(extrait de Breton, 1986).

Cependant, la pêche ne se pratiquant que durant 4 mois, les paiements de transfert (prestations d'assurance-chômage, bien-être social) et les revenus additionnels procurés par l'emploi féminin constituent un apport indéniable à la survie des unités familiales.

Depuis toujours ces populations ont su s'adapter à une situation économique instable tout en maintenant une certaine continuité (Breton, 1973: 394 - 412). L'isolement a fait qu'ils ont appris à s'organiser à peu de frais avec les moyens de bord. A titre d'exemple les ponceaux sont faits de bois ce qui permet de les remplacer facilement, le bois étant aisément disponible et accessible.

## 2.2. L'ÉTABLISSEMENT HUMAIN

---

A l'origine les maisons dans ces villages se sont implantées parallèlement au rivage pour des raisons stratégiques telles que les facilités d'accès que représentait la baie.

La sédentarisation des populations, pour qui il y a quelques années seulement ces agglomérations sur la côte ne constituaient que des villages d'hiver (puisqu'en été on déménageait dans les îles - Breton, 1968 et 1973), et le développement démographique ont contribué à changer les villages: "de nouvelles demeures ont été construites au hasard à la périphérie des anciennes, faute d'espace suffisant." (Breton, 1970: 123). Finalement, à partir du moment où la baie cesse d'être le principal moyen d'accès et que les rues se développent, l'étalement vers l'intérieur prend de l'importance.

De plus, avec l'arrivée des véhicules automobiles, et suite aux habitudes prises par les conducteurs, les sentiers sont progressivement devenus des rues lorsque l'espace le permettait.

Tout ceci s'est fait progressivement, sans plan d'aménagement et en fonction des changements survenus dans les modes de vie. Récemment cependant ces villages ont été arpentés et cadastrés par le ministère de l'Énergie et des Ressources (MER). Une banque de terrains a été constituée pour les développements futurs quoique, actuellement s'il reste encore de l'espace à Vieux Fort, il en manque déjà à Rivière St-Paul.

### 3 POSITION LOCALE PAR RAPPORT AU PROJET DE RÉFECTION DES RUES

---

Suite à nos rencontres, nous pouvons affirmer que les résidents de Rivière St-Paul et de Vieux Fort tiennent sérieusement à voir leurs rues municipales refaites et asphaltées, tout comme la route 138 complétée. Ils aspirent en effet à acquérir des voitures personnelles et à les utiliser sur des rues praticables. Ils désirent également profiter des mêmes avantages que procure le développement au reste du Québec.

De telles aspirations ne vont cependant pas sans contradictions pour ces populations: les personnes âgées savent qu'il faudra s'habituer à une augmentation de la circulation; les parents craignent pour les enfants à cause des accidents; avant tout cependant ils se sentent concernés par le besoin d'une coordination entre les transports et les autres services municipaux et depuis peu, se questionnent sur les besoins en entretien.

S'il leur est aisé de saisir et d'admettre les problèmes liées aux relations d'interdépendance entre les services municipaux et les exigences en rapport avec l'entretien du réseau de rues municipales, nous prévoyons des difficultés advenant la nécessité d'une remise en question de la part des intervenants gouvernementaux quant à l'échéancier de réfection des rues municipales: des précédents ont été créés dans les villages voisins de Blanc Sablon à St-Augustin; leur situation dans le contexte de municipalisation en cours risquerait d'être problématique si leurs rues restent à refaire.

---

#### 4 COMPOSANTES DU MILIEU EN REGARD A LA CONCEPTION DU PROJET

Nous avons informé nos interlocuteurs du fait que la topographie, l'espace et les débits des cours d'eau sont des composantes essentielles de la conception des rues. Celles-ci déterminent les exigences en termes d'entretien - soit d'équipement, d'expertise de la main-d'oeuvre et de coûts. Les implications, en ce qui concerne le choix entre le gravier et l'asphalte ont également été discutées.

En guise de participation à l'élaboration du projet de réfection et dans l'optique d'un meilleur contrôle du fonctionnement du réseau routier municipal, les communautés nous ont aidé à établir un bilan du milieu et de ses contraintes.

##### 4.1 TOPOGRAPHIE ET HYDROGRAPHIE

Chacun des villages est construit en pente sur le versant d'une colline qui prend naissance au bord de l'eau. La majorité des rues sont parallèles à la rive et se surplombent donc l'une et l'autre. Les eaux ruissellent vers la baie, et quelques ponceaux sont déjà en place. On a pu également observer qu'à Vieux Fort comme à Rivière St-Paul, de nombreuses entrées privées n'ont pas de ponceau.

Étant donné la topographie des deux villages, c'est surtout sur la rue qui longe la rive ("main road"), que se vérifient les principaux problèmes d'accumulation des eaux et d'érosion des rues, quoique toute rue qui lui soit parallèle exige attention.

Les intervenants rencontrés lors de notre séjour ont été informés que l'hydrographie conditionne la conception des plans et devis et que les problèmes d'inondation, d'érosion des rues et donc d'entretien du réseau de rues y sont rattachés.

A Vieux Fort, les personnes rencontrées nous indiquent qu' en plus des 4 cours d'eau connus, d'autres secteurs de ruissellement des eaux de printemps provoquent des problèmes d'érosion ou d'accumulation d'eau. Toutes ces informations y compris les secteurs marécageux ont été localisées et reproduites en annexe sur la carte de Vieux Fort.

De même, à Rivière St-Paul, des résidents nous ont informé que la principale zone de ruissellement se situe autour de la colline, au centre du village. La neige qui s'y accumule s'écoule au printemps vers les rues en contrebas et en direction de la baie, provoquant parfois des problèmes d'érosion ou même d'inondations: en effet, ces eaux s'additionnent à celles de la fonte des bancs de neige accumulés le long de la baie et se déversent dans une cuvette ("Sandy Hole") en provoquant des inondations qui affectent plusieurs lots. Ces informations, de même que toutes les autres informations fournies localement (fossés, rigoles non répertoriés...) sont également cartographiés en annexe <sup>1</sup>.

#### 4.2. EMPRISE

---

Les deux villages ont été arpentés et cadastrés récemment par le MER (plans datant de 1985 pour Rivière St-Paul et de 1986 pour Vieux Fort). Même si quelques changements pourraient y être apportés d'ici le début des travaux de réfection (nouvelles rues en fonction de nouveaux développements par exemple), ces plans nous fournissent dès maintenant la base de ce qui constitue le réseau des rues municipales. Ces plans servent par conséquent de fond aux cartes qui paraissent en annexe.

Les rues figurant sur ces plans, dont certaines n'existent encore que sur papier, sont généralement d'une largeur supérieure à dix mètres, puisque le MER a pu acquérir sans problème, sur les terres de la couronne, l'espace nécessaire, ce qui n'a pu être le cas pour la rue qui longe la rive (A. Beaumont, MER). A Rivière St-Paul quelques autres secteurs peuvent demander vérification quant à la largeur de l'emprise, en particulier près des lots 87 - 88 et 235 - 236 -225.

---

1. N'a été inventoriée et cartographiée que l'information locale qui est susceptible d'être problématique.

Les intervenants rencontrés lors de notre séjour ont été informés qu'une largeur insuffisante de rue peut constituer un problème, compliquer la conception et augmenter les exigences d'entretien.

A cet effet, les comités locaux se sont déclarés prêts à intervenir auprès des propriétaires et du MER aussitôt qu'une expertise à ce sujet leur sera communiquée; l'emprise nécessaire serait ainsi libérée. Une telle démarche selon le MER est possible pour des raisons d'intérêt local, mais les autorités locales devront en défrayer les coûts.

#### 4.3 AUTRES CONSTATATIONS

A Vieux Fort, la section de rue devant le cimetière (lots 212, 213, 6.2, 215) est étroite et construite sur des brise-lames ("breakwaters") en bois qui datent d'un quart de siècle; elle pourrait donc présenter des problèmes de solidité. De plus, un secteur d'accumulation de neige sur l'une des rues projetées par le MER nous a été rapporté. Tous ces éléments ont été reportés sur les cartes en annexe.

#### 5 CIRCULATION: ÉROSION ET INONDATIONS

Nous avons informé les responsables locaux de la relation directe généralement existante entre la circulation des tout-terrains sur les accotements des rues et l'aggravation du phénomène de l'érosion. Nous avons procédé de même en ce qui a trait à la relation entre le passage répété des motoneiges à l'emplacement des fossés de rues, en particulier près des pontceaux, et le phénomène d'accumulation d'eau ou d'inondation au printemps (compaction de la neige, ralentissement du dégel).

Sur place, nous avons toutefois vérifié que quelques tout-terrains sont utilisés mais à notre avis ne devraient pas constituer de problème à ce niveau en raison de leur faiblesse numérique. Par contre, les motoneiges sont nombreuses, les habitudes de circulation non réglementées, et des problèmes

sont possibles. La connaissance des principaux axes de circulation des motoneigistes pourra cependant permettre de signaler les principaux points critiques.

## 5.1 LA MOTONEIGE

---

Dans ce type de village isolé, la motoneige constitue un moyen de transport indispensable pour accéder aux services (épiceries, garages, clinique, bureau de poste<sup>1</sup>...), pour circuler d'une maison à l'autre et pour se rendre dans le bois.

On peut s'attendre à ce que ce moyen de transport demeure important pendant de nombreuses années et ce, même lorsque les rues seront déneigées. En fait, ces véhicules demeurent indispensables pour aller dans les bois ou pour se rendre par la baie d'un village à un autre (en particulier à St-Augustin qui ne sera accessible que par ce moyen).

Selon toutes les personnes contactées il sera difficile de changer les habitudes de circulation des motoneigistes. Des renseignements ont été pris auprès de la Sûreté du Québec, de la Fédération des Clubs de Motoneigistes du Québec et du Club Motoneige de Sept-les. En résumé il est difficile, dans ces régions, d'intervenir à cause du manque de règles (normes de protection, âge minimal pour conduire, licences...) et de l'inexistence d'un club de motoneige qui pourrait assurer un minimum de réglementation, entre autres sur les sentiers à suivre.

Étant donné que selon nos renseignements certains axes de circulation massive des motoneiges interfèrent avec des cours d'eau et des zones propices aux inondations (voir cartes), ces secteurs sont donc plus susceptibles de débordement lors de la crue printanière et une attention particulière devrait y être apportée. Ces axes ont été cartographiés.

---

(1) Les principaux pôles d'attraction figurent en annexe sur les cartes.

## 5.2 LES TOUT-TERRAINS

---

Les tout-terrains sont relativement peu nombreux (une douzaine maximum dans chacun des villages), et servent surtout pour se rendre dans le bois ou aller à la pêche. Étant donné la présence prochaine de la route 138, les communautés ne s'attendent pas à une augmentation de ce genre de véhicules. La relation établie entre l'utilisation des tout-terrains et l'aggravation du problème d'érosion n'est pas retenue pour ce type de véhicule.

## 6 LE DANGER D'ACCIDENTS

---

Avec la construction de la route 138, l'avènement nouveau du pavage des rues municipales, la prolifération et le mélange des véhicules (automobiles, pick ups, tout-terrains, bicyclettes...) et le manque de signalisation et de règles, des accidents sont à craindre. Entre autres, la traversée de la route 138 devant les écoles constitue un sérieux problème, hiver comme été, et à Vieux Fort, on nous a signalé que les enfants traversent fréquemment la rue du rivage pour aller jouer au bord de l'eau. Or, le manque d'habitude fait qu'ils ignorent le danger des accidents.

Étant donné la difficulté de changer les habitudes des conducteurs et afin de joindre les personnes les plus susceptibles d'être davantage concernées, nous avons mis l'accent sur la prévention et, à cet effet, rencontré les responsables des écoles et les comités de parents, en plus des comités locaux.

L'objectif de ces rencontres consistait à discuter avec eux des mesures qui relevaient de la responsabilité des parents, pédagogues, mais aussi de la municipalité elle-même en ce qui a trait à la signalisation ou à la réglementation à l'intérieur des limites des villages. Diverses formes de contribution locale en terme de prévention d'accidents ont été discutées et des programmes devraient voir le jour dès l'automne prochain.

L'apport de la Sûreté du Québec a également été souligné, de même que celui du ministère des Transports du Québec en ce qui concerne la signalisation et l'éclairage adéquat sur la route 138 près de l'école.

#### 7 RESSOURCES LOCALES (MACHINERIE, MATÉRIAUX, MAIN-D'OEUVRE) EN REGARD DE L'ENTRETIEN DU RÉSEAU

Les intervenants rencontrés ont été informés que le rôle du ministère des Transports du Québec se termine une fois les travaux complétés. Par conséquent, tout travail subséquent sur le réseau routier municipal de même que son entretien relèveront de leur responsabilité (avec l'équipement, la main-d'oeuvre et les frais que cela implique).

Actuellement l'entretien des rues se fait grâce à un budget alloué par l'administrateur aux comités locaux. Il existe un tracteur pour les trois villages de Rivière St-Paul, Vieux Fort et Baie du Milieu et un employé à temps partiel qui s'occupe de le conduire. Il est toujours possible de faire appel à de la machinerie d'autres villages ou encore aux véhicules de particuliers pour certains travaux.

La disponibilité et l'approvisionnement des matériaux à proximité des villages sont déficients, ce qui entraîne donc des problèmes pour l'entretien futur des rues municipales.

L'absence de connaissance par les comités locaux sur les exigences qu'entraînent l'entretien d'un réseau routier municipal ne permet donc pas à ces organismes de se faire un portrait exact de ce qui les attend ou même de ce qui serait souhaitable pour eux. En fait, même si des projets comme les programmes d'été pour les jeunes peuvent être utilisés pour l'entretien (nettoyage des fossés, stabilisation des pentes par plantations...), l'objectif des comités locaux serait d'avoir des infrastructures qui exigent le moins d'entretien possible en raison de leur éloignement et de leur capacité à payer. A plus long terme la restructuration municipale pourrait permettre de solutionner bien des difficultés à ce niveau.

---

## 8 SERVICES MUNICIPAUX: CONCERTATION INTERMINISTÉRIELLE

---

A la demande du MAM, un expert effectue présentement une recherche sur la question de la protection incendie alors que le MEnviQ produit un rapport sur les services liés à l'hygiène. Les intervenants rencontrés lors de notre séjour en ont été informés, tout comme ils ont été informés de l'importance d'une coordination au niveau de la planification des services municipaux (tels que le réseau de traitement des eaux usées, le réseau de distribution d'eau potable, les sites d'enfouissement, les services de protection d'incendie et le réseau de rues) de même que de l'existence d'une table de concertation interministérielle.

L'installation des services liés à l'environnement et à la protection incendie devrait normalement précéder les travaux de réfection des rues si l'on veut éviter d'avoir à refaire ces infrastructures et de devoir défrayer des coûts supplémentaires. Or, selon les comités locaux, il existe en effet des problèmes à ces niveaux (plaintes des citoyens concernant les égouts, puisards dans l'emprise de la rue proche de la rive à Vieux Fort, nouveaux lots non encore desservis par le service d'aqueduc, diamètres des conduits d'eau variables selon les secteurs, problèmes de pression...) et, ils sont conscients de la nécessité d'une coordination des actions.

Étant donné les déboursés monétaires que devra assumer la population pour la mise en place des services liés à l'hygiène du milieu, les résultats des expertises gouvernementales entreprises à ce sujet sont considérés comme essentiels par les comités locaux pour une prise de position définitive sur la question de la réfection des rues.

---

## 9 COMPARAISON DE LA SITUATION AVEC CELLE DE ST-AUGUSTIN

Bien que la situation spatiale et topographique de Rivière St-Paul et de Vieux Fort puissent paraître comparables au départ à celle de St-Augustin, nous avons relevé un certain nombre de différences qui, bien qu'elles ne soient pas le fruit d'une recherche exhaustive, permettront néanmoins de vérifier que certains des problèmes anticipés par le MTQ ne devraient pas présenter la même gravité <sup>1</sup>.

### 9.1 ESPACE

Selon de nombreux informateurs, le manque d'espace disponible et adéquat pour le développement et l'expansion de St-Augustin crée une situation de plus en plus complexe; l'habitation est très dense, les rues étroites et le problème des eaux usées crucial.

Tel n'est toutefois pas le cas à Rivière St-Paul et à Vieux Fort puisqu'à partir du moment où la baie a cessé d'être le principal moyen d'accès, le développement s'est fait vers l'intérieur et des terrains demeurent toujours disponibles pour des développements futurs; c'est d'ailleurs ce qui a permis au MER d'acquérir des emprises assez larges pour les rues. Quant à la question des eaux usées, même si le problème est du même ordre partout, la disponibilité d'espace dans ces deux villages rendrait la situation moins grave (R. Gilbert, MEnviQ).

- 1) La comparaison avec St-Augustin s'avère pertinente dans la mesure où c'est le seul village où un inspecteur municipal nous a signalé des problèmes d'entretien. En ce qui a trait à la concertation interministérielle la situation est la même dans tous les villages.

De plus, Rivière St-Paul et Vieux Fort devraient ainsi, selon nos interlocuteurs, connaître moins de problèmes quant à l'écoulement (drainage) des eaux, puisque St-Augustin est connu depuis longtemps pour ses problèmes d'inondations printanières.

En faisant de telles affirmations ces interlocuteurs ne cherchaient pas tant à minimiser les problèmes de leurs villages respectifs, mais à attirer l'attention sur le fait que la situation étant moins grave, des précautions adéquates devraient permettre d'en venir à bout.

## 9.2 CIRCULATION (ÉROSION)

---

Rivière St-Paul et Vieux Fort ne devraient pas connaître, comme St-Augustin, les mêmes problèmes d'érosion engendrés par la circulation des tout-terrains sur les accotements. En effet, leur nombre est minime dans ces deux villages (une douzaine environ) alors qu'à St-Augustin la Sûreté du Québec en avait dénombré 91 en juillet 1986, importance qui est imputée à l'isolement (Sgt. A. Belley, Sûreté du Québec).

Par contre le nombre de motoneiges étant sensiblement identique dans les trois villages, nous pouvons nous attendre à ce qu'à Rivière St-Paul et à Vieux Fort des problèmes découlant de la circulation de ces véhicules dans les fossés et en particulier près des ponceaux puissent entraîner des problèmes de compaction de la neige et de ralentissement du dégel.

## 10 BILAN ET RECOMMANDATIONS

---

Les travaux de réfection des rues sont impatiemment attendus et souhaités par les populations. Leurs contribution et participation lors de notre séjour en font foi. Ainsi, à l'occasion de notre visite certains problèmes ont déjà commencé à

faire l'objet de réflexion de la part des comités locaux. Une première rencontre entre les comités locaux de Vieux Fort, Rivière St-Paul et Baie du Milieu a eu lieu à la fin de notre séjour afin de discuter de la possibilité d'envisager ensemble le contrôle futur des problèmes de circulation et d'entretien. De plus, des ententes entre voisins ont été convenues afin de régler certains problèmes de drainage sur des terrains leur appartenant, dont l'exécution exigeait l'obtention de droits de passage. Bien des questions restent à résoudre cependant.

Il est vrai, comme nous l'avons déjà mentionné, que ces populations ont toujours su s'adapter et s'organiser en fonction de leur isolement. Depuis quelques années cependant, les moyens de communication se développent, la télévision a fait son apparition, les jeunes sortent étudier ou travailler à l'extérieur, la pêche se développe selon des techniques nouvelles. D'importantes adaptations ont donc été nécessaires dans un contexte apporté de l'extérieur.

La réfection et le pavage des rues constituent, elles aussi, un élément nouveau dans leur environnement. Pour que des décisions adéquates puissent être prises ou pour qu'une prise en charge réelle par le milieu soit possible, une expertise doit leur être fournie à ce stade-ci, que ce soit au niveau des services offerts par d'autres Ministères ou à celui des rues elles-mêmes. Nos recommandations sont donc les suivantes.

#### 10.1 EXPERTISES AU NIVEAU DES SERVICES OFFERTS PAR D'AUTRES MINISTÈRES

---

Avant de prendre position quant aux travaux de réfection des rues municipales, le promoteur devrait attendre le résultat des expertises du MEnviQ et du MAM de même que les arrangements que ces organismes établiront avec les autorités locales sur ces aspects (égouts, dépotoir...). A la lumière de ces expertises et des décisions sur l'implantation des services municipaux par le comité interministériel, le MTQ devra défendre le principe d'une coordination au niveau de la programmation et de l'exécution des travaux.

Idéalement, une fois les expertises terminées, des séances d'information et de consultation auprès des comités locaux par des représentants des divers Ministères concernés devraient avoir lieu en vue de leur expliquer les enjeux en cause.

Advenant que des services (égouts ou autres) ne puissent être installés avant un certain nombre d'années et que les populations s'expriment tout de même en faveur de la réfection des rues municipales, le promoteur pourrait envisager l'implantation d'infrastructures d'une durée concordante avec les délais prévus et en avertir les populations.

## 10.2 EXPERTISES AU NIVEAU DES RUES MUNICIPALES

### 10.2.1 LARGEUR DES RUES

Dans la mesure du possible, le promoteur devrait déterminer, au plus tôt, en collaboration avec les comités locaux et en fonction de leurs besoins (stationnement sur rue, trottoir, bordures, éclairage...), la (les) section(s)-type(s) des rues municipales afin de permettre aux comités locaux de prendre les dispositions nécessaires auprès des propriétaires des lots concernés et du MER pour faire libérer les emprises.

De plus, le promoteur devrait favoriser une section-type à drainage ouvert afin de minimiser, pour les collectivités locales, les problèmes d'entretien que génèrent les drainages fermés (coûts, expertise de la main-d'oeuvre, machinerie).

### 10.2.2 DRAINAGE

Le promoteur devrait déterminer le type et les dimensions des ponceaux à partir d'une étude hydrologique du secteur, mais également en fonction des informations qui nous ont été fournies localement et qui sont cartographiées en annexe (secteurs d'accumulation de neige, d'inondation, d'érosion, fossés et rigoles non répertoriés, etc...).

Le promoteur devra également porter une attention particulière aux points d'intersection entre les cours d'eau, les secteurs d'inondation et les principaux axes de circulation des motoneiges (voir cartes). Il serait peut être possible ainsi d'enrayer lors de la crue printanière le problème de recrudescence de débordement des eaux qu'occasionne le passage répété des motoneiges à l'emplacement des fossés de rues.

Le promoteur pourrait de plus fournir l'expertise nécessaire pour les ponceaux devant les entrées privées afin de s'assurer qu'ils seront suffisamment longs et convenablement installés.

#### 10.2.3 BRISE-LAMES A VIEUX FORT \_\_\_\_\_

Le promoteur devrait, avant d'effectuer les travaux de réparation des rues municipales, vérifier la solidité des brises-lames sur lesquelles la rue en face du cimetière est actuellement construite.

#### 10.2.4 ENTRETIEN \_\_\_\_\_

Les besoins en matière d'entretien du réseau routier municipal devront être identifiés par le promoteur et expliqués aux communautés. A cet effet, ce dernier, devrait penser entre autres à:

- prévoir des stocks de matériaux que le contracteur pourrait laisser sur place. Au besoin un peu plus de dynamitage que nécessaire pourrait être effectué au moment de la construction de la route 138;
- la formation d'un ou plusieurs résidents pour le familiariser (ou les familiariser) avec la nature du travail; par exemple, un bref séjour dans un autre village;
- identifier les besoins en machinerie nécessaires à l'entretien

#### 10.3 SIGNALISATION \_\_\_\_\_

Le promoteur devra dans les zones scolaires et dans les secteurs jugés problématiques par les comités locaux, installer une signalisation adéquate (panneaux, marquage de la chaussée) et un éclairage approprié de la route 138.

---

## 11 CONCLUSION

---

Concertation et information / consultation constituent deux éléments essentiels de ce dossier. En effet, la concertation interministérielle est à notre avis indispensable car elle conduira à une programmation efficiente des actions de chaque Ministère et à une exécution ordonnée de leurs travaux dans ces milieux. Par ailleurs, les communautés doivent être adéquatement informées des conséquences, sur l'organisation et la gestion de leur milieu, des actions de chaque Ministère, pour qu'elles puissent fournir à chacun des promoteurs leurs connaissances de ces milieux et leurs positions dans ces dossiers.

L'exécution du présent mandat aura permis, croyons-nous, d'amorcer le processus mentionné ci-haut, mais il faudra, à notre avis, s'assurer, que suite aux expertises encore à venir, un suivi de ces projets soit réalisé.

---

---

BIBLIOGRAPHIE

---

BEAUDOIN MARCELLA ET LOUIS BÉLANGER, Interventions nécessaires à la poursuite de la restructuration municipale en Basse-Côte-Nord. Document de travail. Ministère des Affaires municipales - Bureau régional Côte-Nord, 4 février 1986, révisé le 7 avril 1986.

BEAUDOIN MARCELLA ET LOUIS BÉLANGER, Table de concertation sur la restructuration de la Municipalité de la Côte-Nord du golfe St-Laurent. Compte rendu de réunion, Ministère des Affaires municipales - Bureau régional Côte-Nord, 22 janvier 1986.

BERNIER PIERRE, Pêche côtière et intervention étatique à Rivière St-Paul. Thèse. Université Laval, Québec, septembre 1979, 105 p.

BLONDIN DENIS, Les gens de la terre et les gens de la mer. Histoire économique de la Basse-Côte-Nord. Une collaboration de la municipalité de la Basse-Côte-Nord, du Conseil Attikamek-Montagnais, de l'Université Laval et du ministère des Affaires culturelles du Québec, Léméac, Québec, 1981.

BRETON YVAN, St-Paul's River. Étude monographique. Thèse. Université Laval, novembre 1968.

BRETON YVAN, "Morphologie sociale et mariage à Saint-Paul River" in Recherches sociographiques. Vol. XI nos 1-2. Les Presses de l'Université Laval, Québec, 1970: 117 - 149.

BRETON YVAN, "A Comparative Study of work groups in an Eastern Canadian Peasant Fishing Community: Bilateral Kinship and Adaptive Processes" in Ethnology, 12 no 4, 1973: 393 - 419.

BRETON YVAN, Anthropologie maritime et développement régional: pêche, municipalisation et appareil étatique sur la Basse-Côte-Nord du St-Laurent. Demande de subvention et recherche, Québec 1986.

CHAREST PAUL, "Stratégies d'adaptation généralisées et écosystèmes spécialisés: Le cas de la Côte-Nord du golfe St-Laurent". Cahiers d'anthropologie, Québec, mai 1976: 19 - 49.

DUPONT DEMEULES ET ASSOCIÉS INC. Experts-Conseils. Aéroport et rues de St-Augustin - Recommandations pour l'entretien des rues de St-Augustin. 13 mars 1986.

DUPONT DEMEULES ET ASSOCIÉS INC. Experts-Conseils. Aéroport et rues de St-Augustin - Compte rendu de la visite effectuée les 29 et 30 avril 1986 à St-Augustin. 5 mai 1986.

GENDRON GAÉTAN ET PAUL CHAREST, Les villages de la Basse-Côte-Nord - Origine et peuplement. Une collaboration de la municipalité de la Basse-Côte-Nord, du Conseil Attikamek-Montagnais, de l'Université Laval et du ministère des Affaires culturelles du Québec, Léméac, Québec, 1981.

LEMIEUX GUY, La Basse-Côte-Nord - Vers l'Avenir. Conseil exécutif, Développement culturel, Éditeur officiel du Québec, 1980. 41 p.

MC DONALD LORRAINE ET JONES GAÉTAN, Social and Economic Life - Vie économique et culturelle - Old Fort / Blanc Sablon. Groupe d'action et de développement économique et culturel (CEDAG), Basse-Côte-Nord, 1981, 64 p.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, Plan de développement municipal dans le cadre de la restructuration municipale en Basse-Côte-Nord - Bureau régional Côte-Nord, 16 août 1985.

OPDQ, Bilan de la Mission Basse-Côte-Nord, 1980 - 1985.  
Office de Planification et de Développement du Québec, 13 juin  
1986.

OPDQ, Bilan des recommandations de la Mission Basse-Côte-  
Nord, 1980 - 1985. Office de Planification et de Développe-  
ment du Québec.

PAYNE DAVID, La Basse-Côte-Nord - Perspectives de développe-  
ment. Rapport de la Mission de la Basse-Côte-Nord au docteur  
Camille Laurin, Ministre d'État au développement culturel.  
Gouvernement du Québec, novembre 1979.

---

---

LISTE DES ORGANISMES ET PERSONNES CONSULTÉES

---

- Le Club Motoneige de Sept Iles.
- Les comités locaux de Vieux Fort et de Rivière St-Paul.
- Les comités de parents de Vieux Fort et de Rivière St-Paul.
- Le département de santé communautaire du CHUL -  
Projet Nord - M. François Thérien.
- Dupont Desmeules et associés Inc - Experts conseils:  
M. Marcel Durand.
- La Fédération des Clubs de Motoneigistes du Québec.
- Le ministère des Affaires municipales. -  
Bureau Régional Côte-Nord: Mme Marcella Beaudoin  
M. Louis Bélanger.
- Le ministère de l'Énergie et des Ressources. -  
Section arpentage: M. André Beaumont  
M. Rodrigue Bilodeau.
- Le ministère de l'Environnement du Québec. -  
Direction régionale Côte-Nord: M. Rémi Gilbert.

- Le ministère des Transports du Québec. -  
Région 3.1: M. Jean Normand, directeur régional.
  
  - La municipalité de la Côte-Nord du golfe St-Laurent.  
Chevery: M. Richmond Monger, administrateur.  
St-Augustin: M. Alain Jeansonne, inspecteur municipal.  
Blanc Sablon: M. Guy Leblanc, inspecteur municipal.
  
  - La Sûreté du Québec - Bureau de la sécurité routière.  
District de la Côte-Nord:  
Sgt Alain Belley, Baie Comeau.  
Agent Daniel Cadieux, Blanc Sablon.
  
  - L'Université Laval  
Département d'anthropologie: M. Yvan Breton, professeur.  
M. Paul Charest, professeur.
-

ANNEXE 1

PROGRAMME DE LA VISITE  
SUR LE TERRAIN TEL QUE  
PRÉSENTÉ AUX AUTORITÉS LOCALES

MAI 1987

VISITING PROGRAM - MAY 1987

SAINT PAUL RIVER - OLD FORT

---

Object: Street repairing

Mandate : Establish the state of the present situation in St Paul River and Old Fort concerning the development and existing services in the villages in order to orient the actions of the Ministère des Transports du Québec concerning street repairs, for action coordination and ensuring that street repairing will be adapted to local needs and conditions.

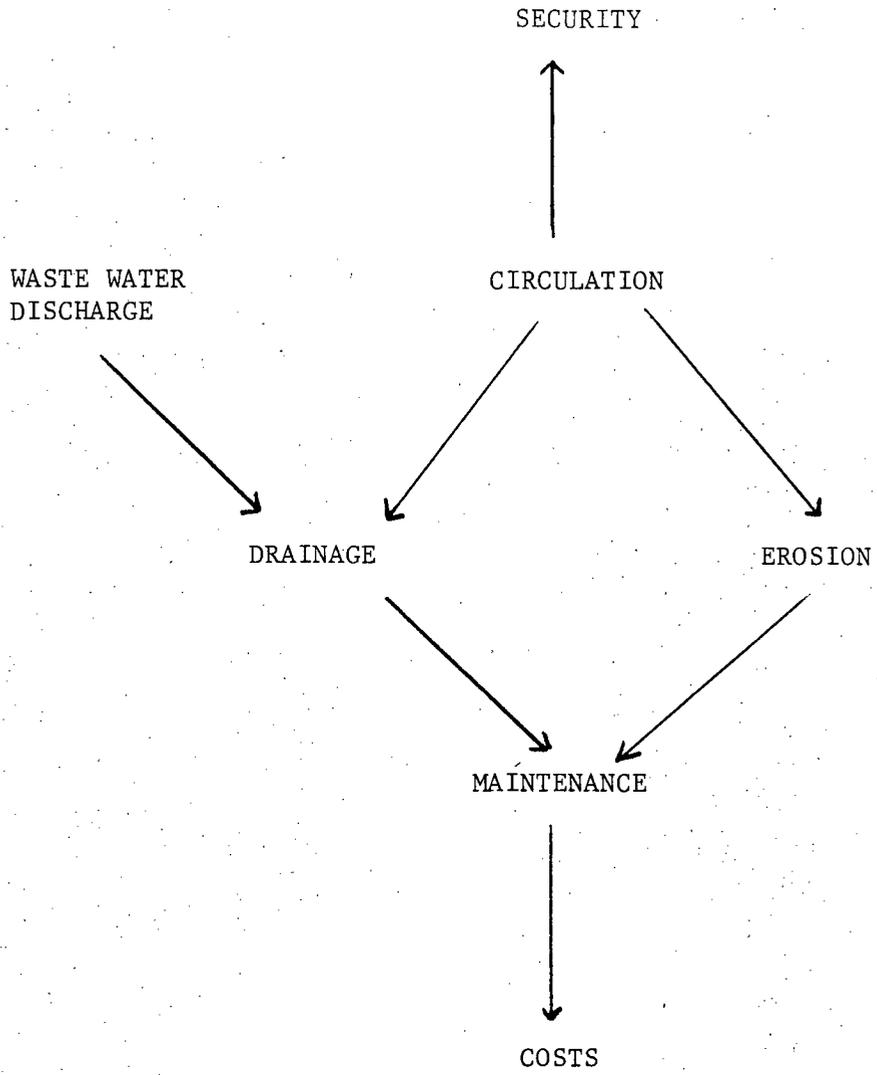
#### FIRST STEP

#### MEETING WITH THE LOCAL COMMITTEES

---

#### QUESTIONS OF THE DAY

Presentation : -Importance of road 138 construction: consequences and changes that will occur for the villagers;  
-The Lower North Shore Mission and the MTQ and OPDQ agreement concerning street repairing;  
-Interdependency between municipal services (ex. hygiene) and transportation services: necessity of interministerial action coordination;  
-Links existing between frost drainage, floods, erosion, maintenance, costs, circulation and security.



MAINTENANCE : Necessity of a regular maintenance to prevent deterioration and additional costs (maintenance costs to be paid by municipalities).

Types of work to be done (examples):

- Autumn culvert cleaning
- Spring culvert defrosting
- Roadside repairing (gravel)
- Slope repairing (gravel)
- Asphalt repairing
- Mainhole emptying (if installed)

Implement needed (examples):

- Gravel
- Asphalt
- Loader
- Truck or pick up
- Screen for the gravel
- Other

Importance of the availability of these elements and possibility of quick repairs.

Manpower: Person in charge of maintenance, available and familiar with the work to be done.

CIRCULATION : Circulation and maintenance  
Circulation and security

CONCLUSION : The actual process of municipalisation and the possibility of concerted actions (manpower, implement...)

SECOND STEP

STAY IN THE VILLAGES

---

Object : Determine physical, material and human resources in order to facilitate decision making.

- Available equipment
- Available manpower
- Existing services
- Present development of the villages
- Habits and axes of displacement and circulation
- Other relevant information

Noëlle Lemos  
Service de l'Environnement  
Ministère des Transports du Québec

ANNEXE 2

RELATIONS D'INTERDÉPENDANCE  
ENTRE LES TRANSPORTS ET L'HYGIÈNE  
DU MILIEU

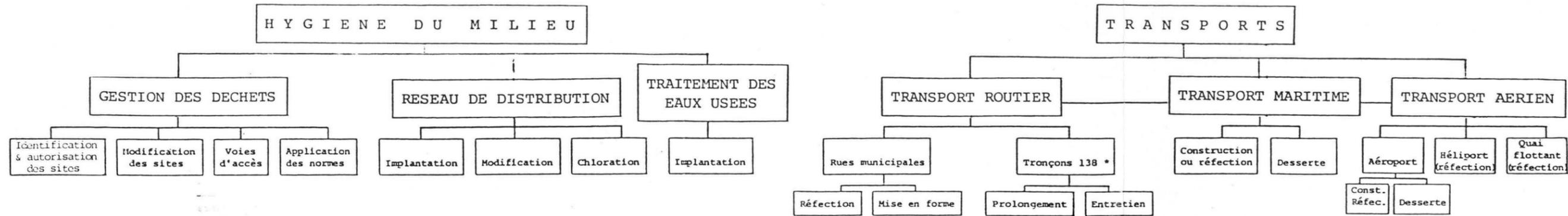
MAM - RÉGION 09 - DÉCEMBRE 1985

DOCUMENT DE TRAVAIL

RESTRUCTURATION MUNICIPALE

Document de travail  
MAM - Région 09  
Décembre 1985

Concertation entre le MENVIQ, le MTQ, le CRSSS et le MAM relative  
aux besoins des futures municipalités de la Basse Côte-Nord



Municipalité	Identification & autorisation des sites	Modification des sites	Voies d'accès	Application des normes	Implantation	Modification	Chloration	Implantation	Rues municipales	Tronçons 138 *	Construction ou réfection	Desserte	Aéroport	Héliport (réfection)	Quai flottant (réfection)
KEGASKA	X		X		X		X	X	X	X	X Natashquan			X	X
LA ROMAINE			X					X	X	X				X	
CHEVERY				X				X		à compléter	X	X		X	X
HARRINGTON HARBOUR	X	X		X		X	X	X				X			
AYLMER SOUND	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X		X	
TETE-A-LA-BALEINE	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X			X	X
MUTTON BAY	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X
LA TABATIERE			X	X	X	X	X	X	X	X	Réfection route du quai	X		X	X
ST-AUGUSTIN	X	X	X		X	X		X Urgence	Poursuite		Quai-aéroport-village + pont	X (Tucker)		X Poursuite	
OLD FORT	X		X	X	X	X		X	X	X	Poursuite embranchement à Esquimau Island			X	X
RIVIERE ST-PAUL	X	X	X	X		X	X	X						X	X
MIDDLE BAY	X	X	X	X		X	X	X	Poursuite					X	X
BRADORE BAY		X		X	X			X	Poursuite					X	
LOURDES-DE-BLANC-SABLON								X						X	
BLANC-SABLON						X		X						X	

NOTE EXPLICATIVE: Ce tableau a été élaboré à partir des consultations menées sur le terrain dans le cadre de la restructuration municipale en Basse Côte-Nord. Les besoins locaux ont été traduits en terme de fonctionnement municipal. Cet exercice nous permet de démontrer les relations d'interdépendance des services municipaux notamment entre l'HYGIENE DU MILIEU et les TRANSPORTS dans chacune des futures municipalités.

\* Référence à l'entente Canada-Québec

---

3 cartes en pochette

