

RAPPORT D'ÉTUDE

PROJET DE PROLONGEMENT DU BOULEVARD LASALLE
VILLE DE BAIE-COMEAU

CANQ
TR
GE
243

75 1984 R6F: 001049
et de prolongement du boulevard Lasalle -



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

662965

PROJET DE PROLONGEMENT DU BOULEVARD LASALLE
VILLE DE BAIE-COMEAU



CANQ
TR
GE
243

Danielle Mongrain
Direction générale du génie
Division de la planification
du réseau routier
Octobre 1984

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

TABLE DES MATIERES

PAGE

LISTE DES FIGURES

LISTE DES TABLEAUX

INTRODUCTION

1. HISTORIQUE DU DOSSIER.....	1
2. SITUATION ET DESCRIPTION DU PROJET.....	3
2.1 Boulevard Lasalle.....	5
2.2 La route maritime.....	7
3. CARACTERISTIQUES DU MILIEU.....	8
3.1 Population.....	8
3.2 Utilisation du sol.....	10
4. CIRCULATION.....	12
4.1 Débit de circulation sur le boulevard Lasalle.....	13
4.2 Trafic généré par la traverse maritime.....	15
5. LES INSTALLATIONS PORTUAIRES.....	18
6. LES PROJETS DE LA MUNICIPALITE.....	19
6.1 Revitalisation du centre-ville.....	19
6.2 Assainissement des eaux.....	20
6.3 Récupération de la baie de Baie-Comeau à des fins récréatives.....	22
7. PROJETS DU MTQ.....	23
7.1 Classification fonctionnelle du réseau routier.....	23
7.2 Projets routiers.....	23
8. AVANTAGES ET INCONVENIENTS DU PROJET.....	24
8.1 Boulevard Lasalle.....	24
8.2 Route maritime.....	25
9. BILAN ET CONCLUSION.....	26

ANNEXE I

BIBLIOGRAPHIE

LISTE DES FIGURES:

Figure 1 - Plan de localisation

2 - Caractéristiques des voies d'accès

2-A Amélioration du système routier - phases 1 à 9

3 - Utilisation et affectation du sol

4 - Mouvement de circulation

5 - Limite du centre-ville

LISTE DES TABLEAUX:

Tableau 1 - Estimation - amélioration au système routier desservant les installations portuaires

2 - Population de la ville de Baie-Comeau

3 - Débit de circulation - rue Talon, boulevard Lasalle 1980

4 - Répartition du trafic originant de la traverses maritime

5 - Limites du centre-ville dans le cadre du programme Revi-centre

INTRODUCTION

La ville de Baie-Comeau demande au ministère des Transports de collaborer à l'amélioration de l'accès reliant la route 138 au quai fédéral, débarcadère du Service de traverse maritime Matane - Baie-Comeau. Le projet de la ville privilégie comme accès au quai fédéral le boulevard Lasalle lequel sera prolongé dans la baie de Baie-Comeau de façon à relier plus directement les installations portuaires. Ce projet municipal s'inscrit aussi dans le cadre d'un programme de revitalisation du centre-ville de Baie-Comeau et d'un programme d'assainissement des eaux (égout-aqueduc).

Le présent rapport s'attardera principalement à l'analyse des composantes socio-économiques de la ville de Baie-Comeau, des impacts sur le développement, des caractéristiques de la circulation ainsi que des différents projets ayant un impact sur la circulation entre la route 138 et les installations portuaires.

1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Le problème de l'accès au port de Baie-Comeau est une préoccupation qui date depuis la fin des années soixante. En 1969, l'étude d'urbanisation de la firme Fiset & Deschamps identifie comme la principale déficience, l'accès portuaire d'autant plus que Hydro-Québec a déjà amorcé ses travaux à Manicouagan. Ce rapport recommande alors un accès portuaire via le prolongement de la route 389, voie de ceinture de la ville (boulevard Schmon). En 1970, l'étude de la firme Beauchemin, Beaton, Lapointe confirme cette recommandation.

A partir de 1971, la ville de Baie-Comeau entreprend des démarches auprès des différents paliers de gouvernement pour solutionner ce problème mais aucune action n'est entreprise. En 1974, le ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme et l'Office de planification et de développement du Québec mandatent la firme Major et Martin pour une étude d'implantation d'un parc industriel régional dans l'agglomération de Baie-Comeau. Lors du dépôt de l'étude en 1976, l'accès portuaire est identifié comme un problème majeur et l'on recommande alors la réfection de la route maritime et la construction d'une voie de contournement du centre-ville sur une digue dans la baie.

Ce n'est qu'au début des années 80 que la ville de Baie-Comeau réitère l'aide des différents paliers de gouvernement pour la réfection de la route maritime et le prolongement du boulevard Lasalle.

Le projet comportait six (6) phases et était évalué en 1981 à 12 millions de dollars.

En 1981, les réunions tenues avec les différents intervenants gouvernementaux montrent un consensus quant à la priorité de réfection de la route maritime, alors que le prolongement dans la baie du boulevard Lasalle serait retardé de façon à habituer le trafic lourd à utiliser la route maritime (voir à l'annexe copie du compte-rendu de la réunion du 4 mai 1981).

Depuis 1981, la fusion des villes de Baie-Comeau et Hauterive et le changement d'administration municipale en 1983 ont retardé la réalisation du projet.

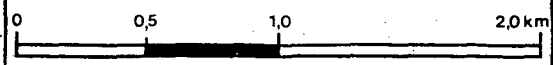
En 1984, la ville de Baie-Comeau réitère une demande d'aide mais pour le prolongement du boulevard Lasalle compte tenu des problèmes de circulation au centre-ville, des projets de revitalisation du centre-ville et de construction d'une usine d'épuration.

2. SITUATION ET DESCRIPTION DU PROJET

Le quai fédéral est accessible à partir de la route 138 à l'ouest, par le boulevard Lasalle et à l'est, par la route maritime. Ces deux accès sont des rues à l'entretien de la municipalité.

Le boulevard Lasalle constitue la voie d'accès au centre-ville de Baie-Comeau et à l'ensemble des quartiers résidentiels. A partir de la route 138, le boulevard Lasalle est un boulevard à quatre voies séparées jusqu'à la rue Taché (2,6 kilomètres). A partir de la rue Taché, le boulevard a quatre voies contiguës avec stationnement jusqu'à la rue

SAINT-LAURENT



Cartier. Cette section du boulevard Lasalle constitue le centre-ville de Baie-Comeau avec une concentration de commerces à la Place Lasalle, à partir de laquelle la rue Cartier donne accès directement au quai fédéral.

La route maritime est située à environ 5 kilomètres de l'intersection du boulevard Lasalle et de la route 138 et à une longueur de 3,7 kilomètres. La route maritime est une route à deux voies d'une emprise de 60 pieds. Dans l'ensemble, son état actuel est bon. Le principal problème est la forte dénivellation (pente de 14%) jumelée à une courbe prononcée (environ 90°) à la hauteur de l'usine Cargill. Elle dessert les entreprises industrielles Reynold's et Cargill et leurs installations portuaires, les entreprises pétrolières Texaco, Shell, Irving et Gulf et le quai fédéral et sert d'accès au quartier résidentiel St-Georges via la rue Maisonneuve.

2.1 Boulevard Lasalle (voir figure 2-A)

Le projet faisant l'objet de la demande de la ville de Baie-Comeau correspond aux phases 4, 6, 7, 8 et 9 du plan initial. Le coût¹ total de ces travaux est évalué à 5,3 millions de dollars.

Les phases 7, 8 et 9 correspondent à la réfection de la rue Talon entre les rues Arnaud et Cartier. Ces travaux comprennent l'élargissement de la rue à même l'emprise à trois voies de 12 pieds chacune et le réaménagement au rond-point. La rue Talon deviendrait alors la voie de contournement du centre-ville. ces travaux sont estimés à 205.000 \$.

(1) Estimés faits par la ville de Baie-Comeau présentés au tableau 1.

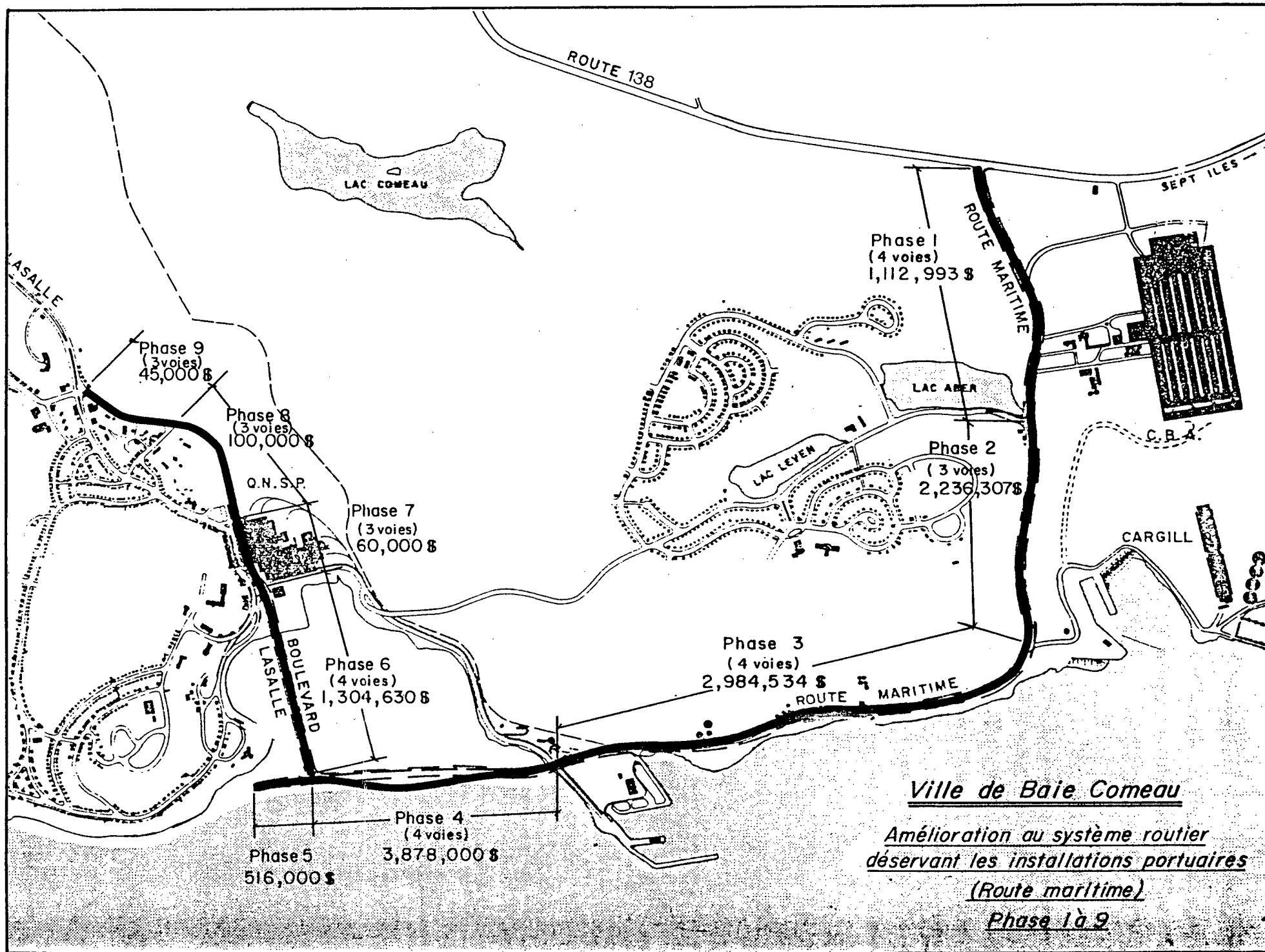


TABLEAU 1

VILLE DE BAIE COMEAU

ESTIMATION

AMÉLIORATION AU SYSTEME ROUTIER
DÉSERTANT LES INSTALLATIONS PORTUAIRES

PHASES 1 a 9 INCLUSIVEMENT

Phase 1	4 voies	1,112,993\$
Phase 2	3 voies	2,236,307
Phase 3	4 voies	2,984,534
Phase 4	4 voies	3,878,000
Phase 5	-	516,000
Phase 6	4 voies	1,304,630
Phase 7	3 voies	60,000
Phase 8	3 voies	100,000
Phase 9	3 voies	<u>45,000</u>

MONTANT TOTAL DES PHASES:

12,237,464\$

Le 30 septembre 1983

Actuellement, la rue Talon joue ce rôle pour le trafic lourd puisqu'une signalisation a été installée à l'intersection des rues Arnaud et Cartier pour inciter les camions à utiliser cette rue.

Les phases 4 et 6 constituent le prolongement du boulevard Lasalle dans la baie de Baie-Comeau de façon à longer la digue existante construite par le Q.N.S.P. La phase 6 comprend la construction d'une chaussée à quatre voies avec trottoir et le réaménagement du rond-point actuel en une intersection contrôlée par feux de circulation. Ces coûts sont estimés à 1,3 million de dollars.

La phase 4 correspond à la construction d'une chaussée à quatre voies avec trottoir pour rejoindre la rue Cartier. Les coûts sont estimés à 3,8 millions de dollars.

La phase 5 ne serait pas réalisée immédiatement.

2.2 La route maritime (voir figure 2-A)

Le projet de réfection de la route maritime correspond aux phases 1, 2 et 3 du plan. Les travaux comprennent l'élargissement de la route à trois voies pour les phases 1 et 2 et à quatre voies pour la phase 3. Les quatre voies prévues initialement pour la phase 1 ont été réduites à trois puisque la compagnie Reynolds aménagera le stationnement pour ses employés en bordure de la route 138. Les travaux comprennent aussi l'adoucissement de pentes et de courbes en phase 2.

Le coût des trois phases est évalué par la municipalité à 6,3 millions de dollars.

L'évaluation du district de Hauterive pour les mêmes travaux est de 2,8 millions de dollars. La différence dans les coûts résiderait dans les coûts unitaires.

3. CARACTERISTIQUES DU MILIEU

3.1 Population

Depuis juin 82, les ex-villes de Baie-Comeau et de Hauterive ont été fusionnées pour former la ville de Baie-Comeau. Le territoire visé par la présente étude correspond au secteur Marquette, qui est aussi le plus ancien noyau de peuplement de Baie-Comeau. Il comptait en 1981, 12 866 personnes, soit 48% de la population totale de Baie-Comeau.

Bien que de 1971 à 1981, la population de la ville de Baie-Comeau ait connu une croissance de 6%, celle-ci tend à se stabiliser depuis 1976. Par contre, c'est le secteur Marquette qui a connu une plus forte croissance durant la période 76-81, avec une augmentation de 8%.

On ne prévoit pas à court terme de forts taux de croissance pour l'agglomération de Baie-Comeau. La population a tendance à se stabiliser à son niveau actuel et à moins d'événements économiques imprévisibles, la population devrait croître à un rythme de croissance de 1% par année, pour atteindre 30 000 habitants à la fin du siècle.

TABLEAU 2
POPULATION DE LA VILLE DE BAIE-COMEAU
1971-1981

	1971	1976	1981	% 71-76	% 76-81
Ville de Baie-Comeau	25 290	26 635	26 861	5,3	0,8
. Secteur Marquette	12 109	11 911	12 866	-1,6	8,0
. Secteur Mingan	13 181	14 724	13 995	11,7	-5,0

Source: Statistiques Canada. Recensement 1976 et 1981

3.2 Utilisation du sol (figure 3)

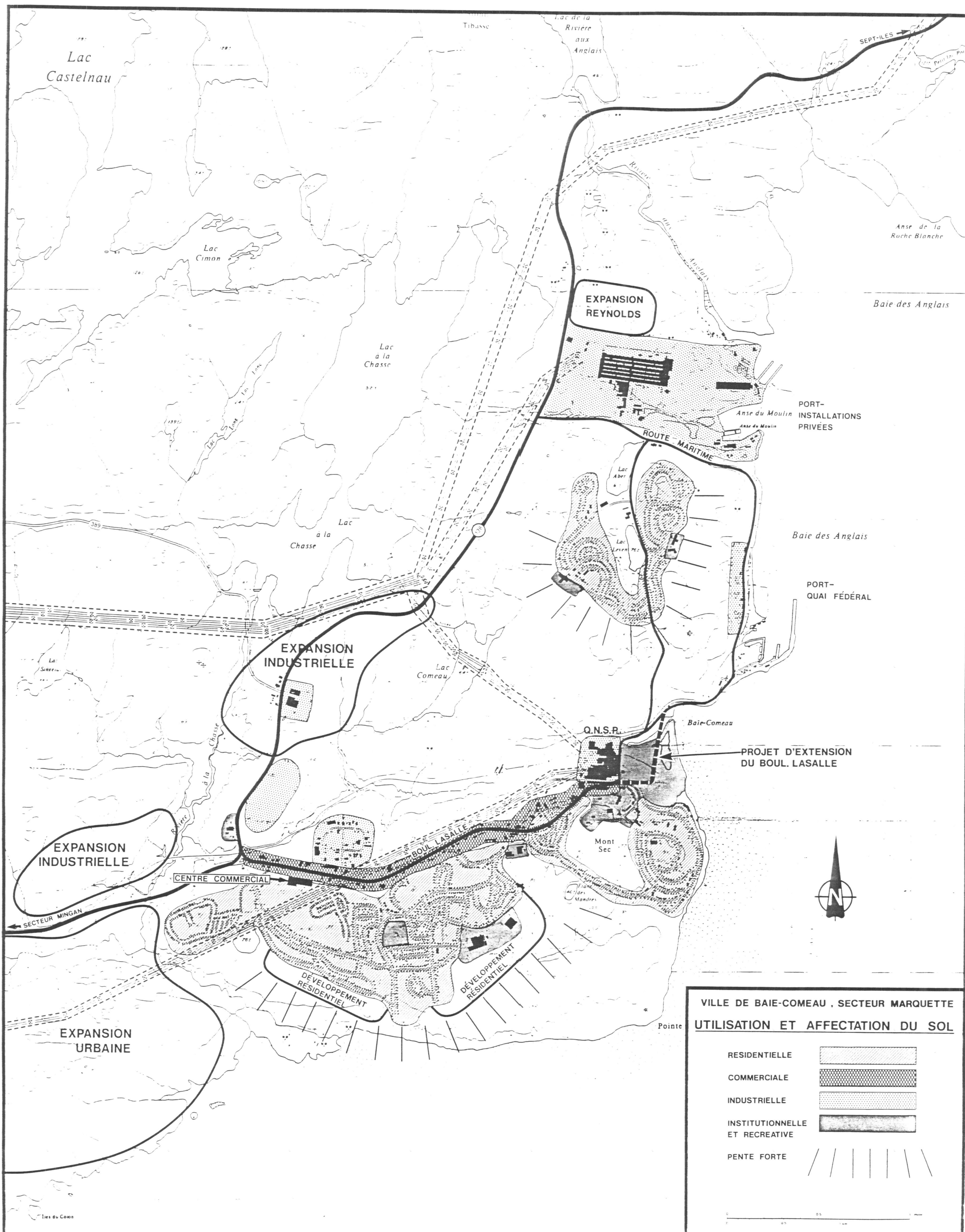
Le territoire du secteur Marquette s'est développé tout en tenant compte de la topographie, principale contrainte au développement optimal du territoire.

Le boulevard Lasalle, comme principal accès, a favorisé l'implantation de commerces sur toute sa longueur. Le centre-ville s'articule autour de la Place Lasalle, de la Quebec North Shore Paper et d'un noyau administratif formé de l'hôtel de ville, le bureau de poste, l'hôpital et le palais de justice.

Les quartiers résidentiels se sont développés parallèlement aux implantations industrielles. Les plus anciens quartiers se sont développés autour de l'usine Q.N.S.P. vers les années 30; le quartier St-Georges de part et d'autre de la rue Maisonneuve s'est développé consécutivement à l'implantation de la Reynolds mais n'a plus d'expansion depuis 1971. Les nouveaux secteurs résidentiels sont situés dans la partie ouest du secteur autour de la polyvalente et du centre d'achat. Un parc de maisons mobiles constitue le secteur résidentiel le plus à l'ouest.

Les nouveaux développements résidentiels sont restreints et se font essentiellement dans le secteur des rues Parent et Langevin, où une cinquantaine de terrains sont en construction.

Mises à part les grandes entreprises industrielles (Q.N.S.P., Reynolds, Cargill), le secteur Marquette compte deux parcs industriels l'un situé sur le boulevard Lasalle qui comprend surtout des entreprises de



services et de l'industrie légère et l'autre sur la route 138, inoccupé actuellement.

L'activité portuaire est concentrée le long de la route maritime.

On constate donc que toute l'organisation des fonctions s'articule autour du boulevard Lasalle, d'autant plus que celui-ci demeure le seul lien entre les quartiers Mingan et Marquette.

Au plan d'urbanisme, l'expansion urbaine résidentielle est prévue entre les secteurs Mingan et Marquette au sud de la route 138. Les nouveaux espaces industriels sont prévus le long de la route 138 à l'est du boulevard Lasalle et à l'intersection de la route 389, ce qui favoriserait l'utilisation de la route maritime pour accéder aux installations portuaires.

4. CIRCULATION

Nous ne possédons pas d'étude de circulation sur l'ensemble du boulevard Lasalle et de la route maritime. La ville de Baie-Comeau, dans le cadre de l'étude de revitalisation du centre-ville, a effectué une enquête de circulation pour ce secteur en 1980. On trouvera au tableau 3 les résultats de cette étude. En 1984, le district 97 - Hauterive a réalisé une étude de la répartition du trafic à l'arrivée du traversier Matane - Baie-Comeau. Finalement, en 1977, le MTQ produisait une enquête origine-destination pour les traverses de Matane - Baie-Comeau - Godbout.

4.1 Débit de circulation sur le boulevard Lasalle

Au centre-ville, sur la place Lasalle, le débit journalier moyen est de 7 952 véhicules légers et de 150 véhicules lourds, alors que la rue Talon considérée comme voie de contournement au centre-ville reçoit 4 319 véhicules légers et 287 véhicules lourds. Une signalisation à l'intersection du boulevard Lasalle et de la rue Talon et au rond-point détourne le trafic lourd par la rue Talon.

Les pointes horaires ont été observées entre midi et treize heures et entre seize et dix-sept heures: ces heures correspondent aux mouvements des travailleurs (QNSP, entreprises commerciales et publiques du centre-ville).

Comme le boulevard Lasalle est le lien le plus direct entre la route 138 et les installations portuaires et en même temps aux activités commerciales, il supporte la presque totalité du trafic du secteur. Par contre, le boulevard Lasalle n'est pas saturé puisque la capacité horaire théorique sans stationnement sur rue pour une voie, d'une artère comme celle du boulevard Lasalle est évaluée à 1 200 véhicules. La pointe horaire la plus forte observée est de 770 véhicules à la place Lasalle. Le boulevard Lasalle peut donc recevoir un trafic supplémentaire sans contrainte.

Les problèmes de circulation sur le boulevard Lasalle ne sont donc pas liés à la capacité mais plutôt à l'écoulement du trafic au centre-ville. Ce problème de fluidité est d'autant plus accentué par les manoeuvres de stationnement sur rue et celles du trafic lourd, notamment au rond-point de la rue Cartier. Afin d'éviter que le trafic lourd n'emprunte place Lasalle, celui-ci est

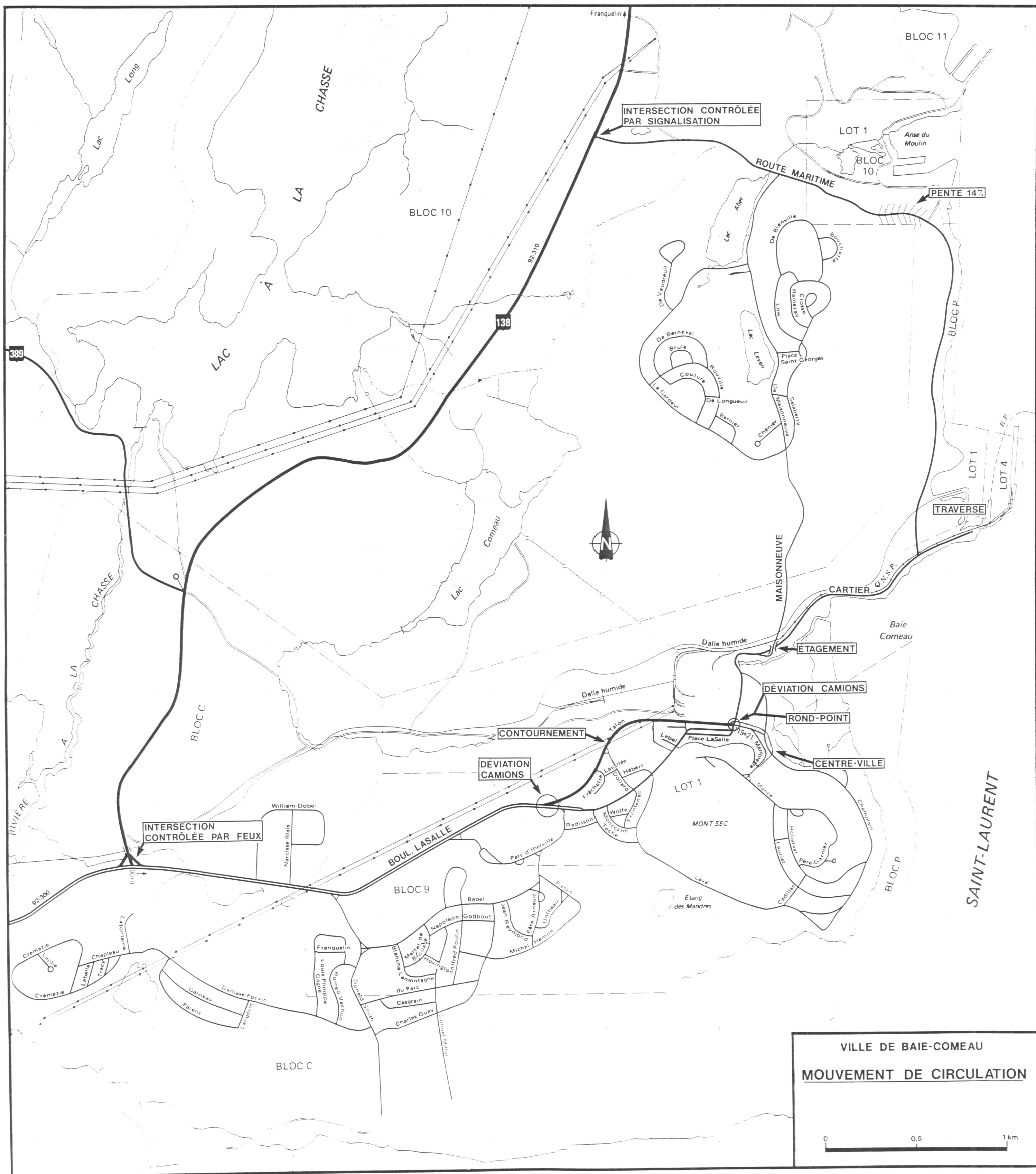


TABLEAU 3

DEBIT DE CIRCULATION - RUE TALON BOULEVARD LASALLE 1980⁽¹⁾

	<u>RUE TALON</u>	<u>PLACE LASALLE</u>
Véhicules légers	4 319 véh./jour	7 952 véh./jour
Véhicules lourds	287 véh./jour	150 véh./jour
Moyenne	4 606 véh./jour	8 102 véh./jour
Direction est	1 033 véh./jour	4 518 véh./jour
Direction ouest	3 573 véh./jour	3 584 véh./jour
Pointe horaire est	177 véh.	770
Pointe horaire ouest	549 véh.	640

(1) Pluram, Etude de revitalisation du centre-ville de Baie-Comeau, 1980.

Les enquêtes de circulation ont été menées les 12, 13 juin de 8h30 à 17h30 et le 19 juin de 17h30 à 21h30. Nous avons retenu que les trois premiers jours.

détourné sur la rue Talon à la hauteur de la rue Arnaud. La rue Talon est une rue à deux voies sur toute sa longueur: le stationnement sur rue est permis uniquement à la hauteur de la place Lasalle, ce qui contribue à ralentir le débit de circulation.

A partir du rond-point, le trafic se dirigeant vers les installations portuaires emprunte la rue Cartier, qui longe la baie de Baie-Comeau. Elle permet aussi de rejoindre la rue Maisonneuve par un étagement. La rue Cartier peut constituer une contrainte à la circulation lourde par sa sinuosité, mais son état général est bon.

4.2 Trafic généré par la traverse maritime

Une enquête a été effectuée du 19 au 21 juin et du 26 au 29 juin 1984 aux heures d'arrivées de la traverse maritime reliant Matane à Baie-Comeau. Des 551 véhicules ayant emprunté la traverse, seulement 63 étaient des camions.

Près de 65% des automobilistes ont emprunté le boulevard Lasalle alors que le trafic lourd se partage à peu près également entre la route maritime et le boulevard Lasalle.

Cette situation s'explique du fait que le trafic de la traverse origine principalement de l'agglomération de Baie-Comeau. En effet, l'enquête O/D réalisée en 1977² démontre que le secteur compris entre Tadous-

(2) Enquête O/D, Traverses Matane - Baie-Comeau et Matane - Godbout, MTQ, août 1977.

TABLEAU 4
MINISTERE DES TRANSPORTS
DISTRICT 97

REPARTITION DU TRAFIC ORIGINANT DE LA TRAVERSE MARITIME

Nombre de véhicules et pourcentages
sur l'ensemble

<u>Date</u>	<u>Boul. Lasalle</u>					<u>Rte Maritime</u>					<u>Total</u>		
	<u>Auto</u>	<u>%</u>	<u>Camion</u>	<u>%</u>	<u>Total</u>	<u>Auto</u>	<u>%</u>	<u>Camion</u>	<u>%</u>	<u>Total</u>	<u>Auto</u>	<u>Camion</u>	<u>Total</u>
84-06-19	45	68	1	1	46	15	23	5	8	20	60	6	66
84-06-20	51	69	9	12	60	10	14	4	5	14	61	13	74
84-06-21	50	72	6	9	56	10	14	3	5	13	60	9	69
84-06-26	45	62	1	1	46	22	31	4	6	26	67	5	72
84-06-27	30	64	4	8	34	7	15	6	13	13	37	10	47
84-06-28	49	68	4	5	53	14	19	6	8	20	63	10	73
84-06-29	47	60	1	1	48	28	36	2	3	30	75	3	78
84-06-29	40	55	2	3	42	25	35	5	7	30	65	7	72
Total	357	65	28	5	385	131	24	35	6	166	488	63	551

Baie Comeau, 1984-07-09

sac et Baie-Comeau a produit 42% des déplacements. L'agglomération de Baie-Comeau génère à elle seule 87% des déplacements entre Tadoussac et Baie-Comeau.

Il n'est pas étonnant que le boulevard Lasalle soit l'accès privilégié aux installations portuaires malgré les problèmes de ralentissement de la circulation au centre-ville puisqu'à l'est de la route maritime il n'y a pas d'activités qui puissent générer un trafic, le seul générateur étant l'usine Reynolds.

Le service de traverse maritime entre Baie-Comeau et Matane est assuré par le traversier Camille-Marcoux d'une capacité de 600 passagers et 125 véhicules.

Durant la saison d'été, le service est assuré tous les jours à raison d'un aller-retour sauf le lundi et le vendredi où il y a deux départs et arrivées. Au printemps et à l'automne, la fréquence est d'un aller et retour quotidien sauf le mercredi où il n'y a pas de service. En hiver, le service est réduit à un aller-retour du vendredi au lundi.

Durant l'été, le traversier quitte Baie-Comeau soit à 14, 17 ou 20 heures, alors qu'au printemps et à l'automne le traversier quitte à 17 heures et finalement en hiver il quitte soit à 14 heures ou à 17 heures.

C'est donc dire qu'il y a affluence de circulation de et vers le quai fédéral environ 1 heure avant le départ du

traversier de Baie-Comeau puisque l'arrivée s'effectue environ $\frac{1}{2}$ heure avant le départ vers Matane.

Le départ de 17 heures est celui qui peut poser le plus d'interférence avec la circulation locale puisqu'il coïncide avec la fermeture des entreprises commerciales et industrielles. Par contre, le nombre moyen de véhicules empruntant le service de traversier est relativement peu important pour constituer une contrainte majeure.

5. LES INSTALLATIONS PORTUAIRES

Le port de Baie-Comeau comprend le quai fédéral ainsi que les installations privées des compagnies Cargill et Reynolds.

Le quai fédéral est utilisé principalement par les services de traverses maritimes Baie-Comeau - Matane et de traversier-rail et pour le transport de marchandises, principalement celles de la Quebec North Shore Paper. Par contre, moins de 2% des 8,5 millions de tonnes métriques manutentionnées au port de Baie-Comeau en 1983 le sont à partir du quai fédéral³.

Le principal problème relatif aux installations portuaires est le manque d'espace d'entreposage ce qui a comme princi-

(3) Garde côtière canadienne. Trafic annuel dans les ports de la région des Laurentides. 1983

pale conséquence lors d'un chargement, la congestion des accès aux quais par les camions.

Un comité de planification des infrastructures portuaires de Baie-Comeau a été formé à l'hiver 84 pour faire le point sur toute la question et sur les correctifs à apporter. Il ressort clairement du rapport déposé en août 84⁴ que le manque d'aire d'entreposage nuit aux activités des utilisateurs (entreprises, garde cotière, pêcheurs, S.T.Q.).

La recommandation du comité est à l'effet de réaménager le port de façon à ce qu'un nouveau quai parallèle à la rive soit érigé le long de la route maritime et ainsi récupérer des espaces d'entreposages. Selon les utilisateurs, le réaménagement du quai leur permettrait d'augmenter leur activité, ce qui aurait pour effet de générer un trafic lourd supplémentaire vers le quai fédéral.

6. PROJETS DE LA MUNICIPALITE

Parallèlement au projet du boulevard Lasalle, la ville de Baie-Comeau entend régler deux problèmes majeurs: l'assainissement des eaux et la revitalisation du centre-ville.

6.1 Revitalisation du centre-ville

La ville de Baie-Comeau a présenté une demande au ministère des Affaires municipales dans le cadre du programme Revi-centre. Ce programme vise à la revitalisation des

(4) Résultat d'une tournée de consultation concernant l'aire d'entreposage devant être réalisée au port de Baie-Comeau, 2 août 1984.

centres-villes et comporte un volet planification et un autre portant sur les interventions.

La ville de Baie-Comeau, selon les critères du programme, pourrait être éligible à une subvention maximale de 750 000 \$. Le territoire délimité comme centre-ville apparaît à la figure 5.

Les travaux reconnus peuvent toucher, entre autres, la construction, la réfection ou la réparation de rues; l'acquisition de terrains, l'installation d'équipements urbains et des interventions sur des immeubles.

A cette étape-ci de la demande, la municipalité n'a pas à définir les interventions proposées. Par contre, on peut prévoir que la municipalité cherchera à résoudre le problème de stationnement à la place Lasalle et le problème du rond-point dans le cadre de ses interventions. Le rôle de voie de contournement de la rue Talon devrait alors être accentué.

6.2 Assainissement des eaux

La ville de Baie-Comeau a adressé une demande d'aide dans le cadre du programme d'assainissement des eaux usées du ministère de l'Environnement.

Le projet vise à doter les quartiers St-Georges et Ste-Amélie d'un réseau d'égout sanitaire adéquat et le traitement des eaux usées par la construction d'une usine d'épuration.

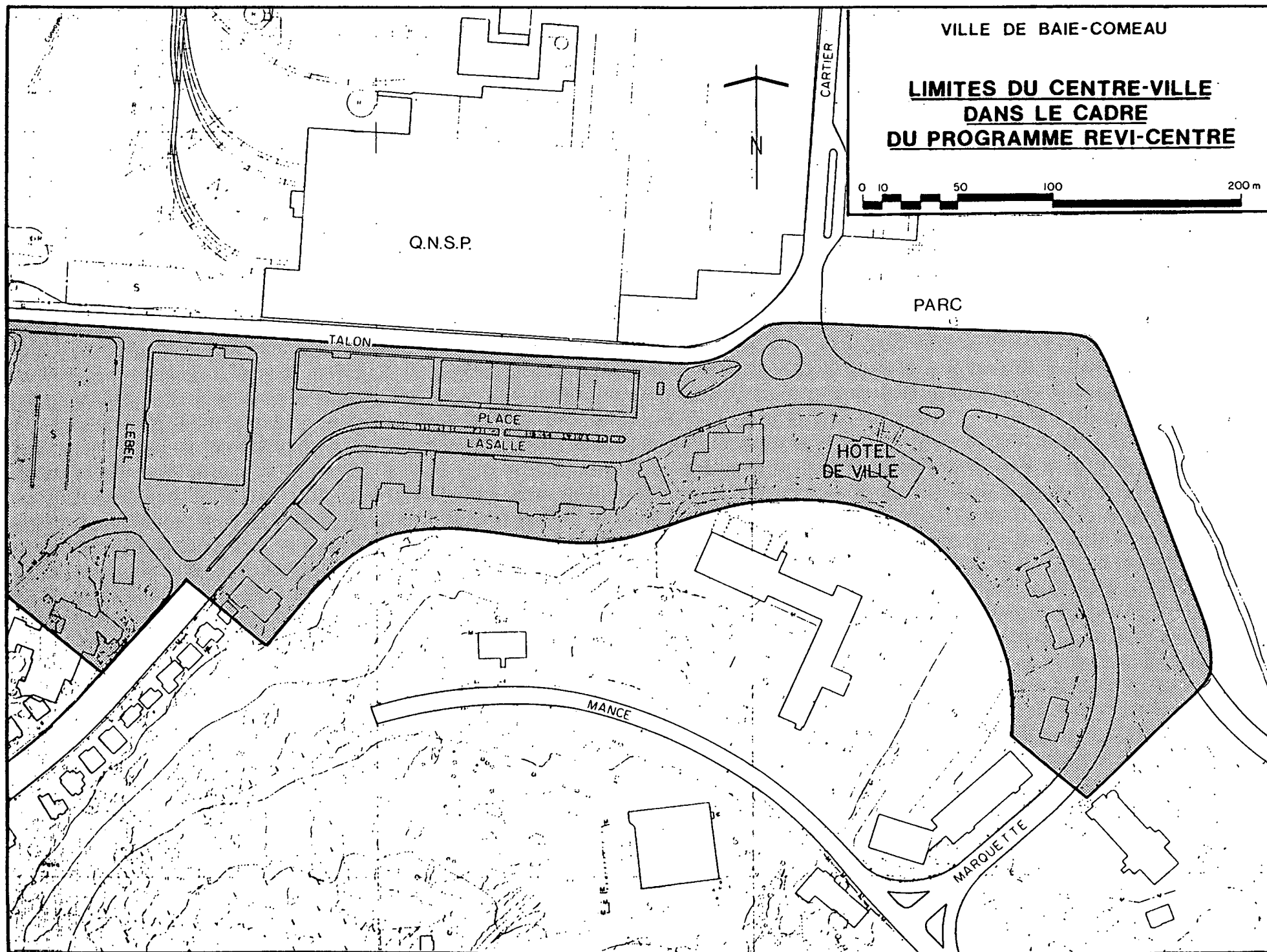


FIGURE 5

Le ministère de l'Environnement effectue actuellement des études d'avant-projet, lesquelles détermineront la teneur de l'entente avec la municipalité. La participation financière de la municipalité est limitée à 10% pour les travaux effectués avant le 31 mars 1986 et à 20% après cette date. Les travaux sont évalués sommairement à environ 15 millions de dollars.

Le ministère de l'Environnement étudie actuellement différentes possibilités quant au réseau et à la localisation de l'usine d'épuration, dont l'une afin de desservir la nouvelle usine de la compagnie Reynolds sise sur la route 138 près de l'intersection de la route maritime. L'autre possibilité étudiée est la localisation de l'usine d'épuration dans la baie de Baie-Comeau.

La localisation de l'usine d'épuration à proximité de la Reynolds aurait une forte incidence sur les besoins de réfection de la route maritime alors que le projet dans la baie de Baie-Comeau n'aurait que peu d'incidence sur le prolongement du boulevard Lasalle.

6.3 Récupération de la baie de Baie-Comeau à des fins récréatives

Dans le cadre du projet de prolongement du boulevard Lasalle, la ville de Baie-Comeau entend utiliser les terrains de la baie à des fins récréatives (promenade, sentier, parc) et ainsi faciliter l'accès aux rives du fleuve. C'est un des arguments que la ville de Baie-Comeau a retenu dans le cadre de l'étude d'impact sur le projet de prolongement du boulevard Lasalle, réalisée en

1982, mais qu'elle n'a pas déposé au ministère de l'Environnement. L'aménagement d'espaces récréatifs constitue une mesure de mitigation dans le cadre de l'étude d'impact; par contre, l'aménagement de ces espaces pourrait être réalisé sans la construction d'une route dans la baie.

7. PROJETS DU MTQ

7.1 Classification fonctionnelle du réseau routier

Dans sa proposition de classification routière, le Ministère reconnaît qu'une route donnant accès à une traverse nationale, dont celle de Matane - Baie-Comeau, sera classifiée comme route nationale.

Le MTQ, suite à une consultation de représentants de la région 3-1, favorise comme lien entre la route 138 et le quai de la traverse, la route maritime.

7.2 Projets routiers

Le MTQ, dans son programme des projets régionaux, avait prévu pour 1985-86 le réaménagement de l'intersection de la route 138 et de la route maritime.

Or, ce réaménagement se fera plutôt dans le cadre de la réfection de la route 138: le projet consiste à l'élargissement de la route 138 à quatre voies contiguës de l'intersection du boulevard Lasalle jusqu'à la route maritime.

De plus, le Ministère attend la décision de la compagnie Reynolds concernant la localisation exacte du stationnement des employés sur la route 138 à proximité de l'intersection de la route maritime.

La réfection de la route 138 à quatre voies contribuerait certainement à favoriser une plus grande utilisation de la route maritime, d'autant plus qu'elle dessert actuellement presque exclusivement deux entreprises industrielles et le quartier St-Georges.

8. AVANTAGES ET INCONVENIENTS DU PROJET

De façon à mieux cerner la problématique, nous établirons les avantages et les inconvénients du projet du boulevard Lasalle par rapport à celui de la route maritime, pour desservir les installations portuaires.

8.1 Boulevard Lasalle

. Avantages

- . Le boulevard Lasalle constitue l'accès le plus direct et le lien naturel pour les installations portuaires par la population de l'agglomération de Baie-Comeau.
- . Le boulevard Lasalle a encore une bonne capacité d'accueil.
- . Le projet du boulevard Lasalle permet de récupérer des espaces commerciaux et récréatifs au centre-ville.

. Inconvénients

- . Le boulevard Lasalle continuera d'exercer son rôle de collectrice en milieu urbain ce qui implique du trafic local et de transit, léger et lourd.

- . Le boulevard Lasalle conservera son caractère commercial ce qui contribue à ralentir le débit de circulation.
- . L'élargissement de la rue Talon à 3 voies (2 en direction ouest et une en direction est) n'améliore pas sa capacité puisque toute l'emprise sera ainsi utilisée en permettant l'aménagement de baie de chargement et de déchargement pour les entreprises commerciales de place Lasalle, ayant accès par la rue Talon.
- . Le réaménagement du rond-point en un carrefour contrôlé par un feu n'améliore pas les mouvements de circulation.
- . Le prolongement du boulevard Lasalle dans la baie de Baie-Comeau ne règle pas les problèmes de circulation à proximité de place Lasalle.
- . Le prolongement du boulevard Lasalle comporte des contraintes environnementales non-négligeables.

8.2 Route maritime

. Avantages

- . La route maritime supportera toujours moins de circulation que le boulevard Lasalle ce qui facilitera par le fait même, la circulation lourde.
- . Si le projet d'extension des installations portuaires se réalise tel que prévu, la route maritime sera

une meilleure voie d'accès que le boulevard Lasalle.

- . Possibilité d'élargissement futur sans contrainte environnementale majeure.
- . Selon les estimés du MTQ, la réfection de la route maritime coûterait deux fois moins que celle du boulevard Lasalle.

. Inconvénients:

- . Malgré les travaux de réfection, la route maritime conservera une pente à la hauteur de l'usine Cargill.
- . Le trajet, à partir de l'intersection du boulevard Lasalle et de la route 138, sera plus long de 3,7 km pour se rendre aux installations portuaires.

9. BILAN ET CONCLUSION

A la lumière de l'analyse qui précède, nous pouvons dresser un premier bilan des différentes caractéristiques du projet et de ses impacts:

1. le Ministère reconnaît l'importance d'un lien entre la route 138 et le quai de la traverse maritime Matane - Baie-Comeau par son projet de classification fonctionnelle.
2. Malgré le fait que le boulevard Lasalle demeure l'accès principal et traditionnel au secteur Marquette à partir

de la route 138 comme le montre les enquêtes de circulation, il comporte les contraintes suivantes:

- . il est une artère commerciale sur toute sa longueur;
- . il donne accès aux quartiers résidentiels;
- . il supporte autant la circulation lourde que légère;
- . au centre-ville, la circulation est perturbée de par l'achalandage dû aux activités commerciales et le stationnement sur rue.

3. La route maritime est peu utilisée comme accès aux installations portuaires alors qu'elle comporte peu de contraintes, sauf si ce n'est que le parcours est rallongé de 3,7 km;
4. Le projet de prolongement du boulevard Lasalle dans la baie de Baie-Comeau vise à améliorer l'accès aux installations portuaires, sans pour autant régler le problème de circulation au centre-ville, d'autant plus que la municipalité a un projet de revitalisation de Place Lasalle. Ce projet devrait avoir pour effet de réduire la circulation sur Place Lasalle mais de l'augmenter sur la rue Talon, reportant ainsi le problème de circulation sur cette rue.
5. Le projet d'extension du port, qui a pour but d'augmenter l'aire d'entreposage devrait résulter aussi en une croissance du trafic lourd vers le quai fédéral. L'utilisation du boulevard Lasalle par ce trafic supplémentaire risque d'amplifier la congestion au centre-ville.

6. La localisation de l'usine d'épuration n'est pas encore définitive. Par contre, la localisation à proximité de l'usine Reynolds favoriserait la réfection de la route maritime.
7. Le ministère des Transports prévoit réaménager à quatre voies la route 138 entre le boulevard Lasalle et la route maritime et par la même occasion réaménager l'intersection de la route maritime. Ces réaménagements devraient avoir un effet incitatif pour le trafic lourd, à utiliser la route maritime malgré le fait que le trajet soit plus long de 3,7 kilomètres par la route maritime.
8. Le projet de prolongement du boulevard Lasalle devra faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement, alors que la route maritime ne nécessite aucune autorisation.

Compte tenu des faits précédents et considérant que:

1. le projet du boulevard Lasalle ne contribue pas à améliorer de façon significative la circulation au centre-ville puisque le trafic se dirigeant vers les installations portuaires via la nouvelle route dans la baie de Baie-Comeau devra emprunter le centre-ville;
2. l'amélioration de la route maritime permettrait de libérer en partie le boulevard Lasalle du trafic lourd actuel et prévu par l'extension du port et ainsi libérer le centre-ville d'une grande partie de la circulation lourde;

3. les travaux de réfection de la route maritime ne nécessitent aucune autorisation du ministère de l'Environnement et seraient effectués à des coûts moindres, selon le MTQ;

Nous croyons que le ministère des Transports devrait privilégier la réfection de la route maritime, comme principal accès aux installations portuaires.

A N N E X E 1

RAPPORT D'UNE REUNION ENTRE LES REPRESENTANTS DE LA VILLE
DE BAIE COMEAU ET LES DIFFERENTS INTERVENANTS DANS LE DOS-
SIER DES "ACCES PORTUAIRES".

LIEU: Hôtel de Ville.
JOUR: Lundi, le 04 mai 1981.
HEURE: 14H00.
OBJET: Accès portuaires.

ETAIENT PRESENTS:

Ville de Baie Comeau: Sylva L. Lord, maire suppléant
Guy Massicotte, gérant
Normand Brochu, ingénieur
Yvon Lemay, greffier

Gouvernement fédéral: Denis Pelletier, Transports Canada
Michel LaSalle, M.E.E.R.
Benoit Taillon, Environnement Canada

Gouvernement provincial: Claude Lortie, Transports Québec
Jacques Meunier, O.P.D.Q.
André D. Jacob, O.P.D.Q.
Richard St-Cyr, M.I.C.T.
Raymond Guérin, Environnement Québec
Yvon Sirois, C.R.D.C.N.
Serge Lafontaine, C.R.D.C.N.

Monsieur Sylva L. Lord, maire suppléant, excuse l'absence du maire qui est actuellement à l'extérieur de la Ville et souhaite la bienvenue aux personnes présentes et demande à Monsieur Massicotte de faire le point sur le dossier pour le bénéfice des personnes n'ayant pas assisté à la rencontre du 08 avril 1981.

Monsieur Massicotte refait donc une synthèse des différents documents contenus au dossier et pouvant se résumer comme suit:

- Extrait du tome no III de l'Etude Major & Martin Inc.
- Dossier "Accès portuaires" soumis à Monsieur Pierre De Bané, ministre de l'Expansion Economique Régionale, le 04 octobre 1980.
- Lettres du député André Maltais datées de mars 81.
- Résolution de la Ville de Baie Comeau concernant le réseau routier et les services municipaux desservant les installations portuaires ainsi qu'un plan démontrant les travaux projetés pour l'amélioration de la route maritime.
- Rapport d'une rencontre entre les représentants de la Ville de Baie Comeau et de la Compagnie de Papier Q.N.S. Limitée tenue le 20 mars 1981.
- Une liasse de lettres de différentes compagnies locale et régionale utilisant les facilités portuaires et comportant des statistiques sur les tonnages (Scierie des Outardes, S.C.M.R., Hydro Québec, Q.N.S., Steep Rock Iron Mines).
- Lettre de Monsieur le Maire, Henry Leonard, adressée à Monsieur André Maltais, député, en date du 23 mars 1981 résumant parfaitement tout le dossier et les solutions préconisées.
- Procès-verbal de la réunion des différents intervenants dans le dossier tenue le 08 avril 1981, à l'Hôtel de Ville de Baie Comeau.
- Lettre de la Société Canadienne des Métaux Reynolds en date du 28 avril 1981 concernant le roc à être excavé lors des travaux d'agrandissement de cette compagnie.

Monsieur Denis Pelletier de Transports Canada tient à préciser immédiatement qu'une autorisation est nécessaire de la part du Service de la Protection des Eaux Navigables en ce qui regarde le transport du roc dans la baie et il s'engage à faire les démarches nécessaires à cet effet.

Monsieur Massicotte donne également lecture d'une lettre

qu'il adressait aux membres du conseil de Ville le 29 avril 1981 concernant le dossier des accès portuaires. Ce document propose une description des différentes étapes qui devront être suivies dans ce dossier tant afin de pouvoir respecter les exigences des différents ministères que de pouvoir profiter du roc excavé par la Société Canadienne des Métaux Reynolds à compter de juillet 1981.

Par la même occasion, Monsieur Normand Brochu remet aux personnes présentes les estimations préliminaires en date du 30 avril 1981 concernant l'amélioration du système routier desservant les installations portuaires (route maritime) et la construction des services municipaux. Ce document prévoit 6 phases et les coûts estimés de chacune de ces phases.

Selon les représentants du M.E.E.R. et de l'O.P.D.Q., il semblerait que les phases 1, 2 et 3 pourraient faire l'objet d'une Entente Canada - Québec mais le M.I.C.T. devra examiner les estimations soumises afin de pouvoir déterminer exactement les coûts admissibles dans le cadre d'une Entente auxiliaire Canada - Québec sur les infrastructures industrielles.

En ce qui regarde les phases 4 et 5, elles seraient sous la responsabilité de la Ville de Baie Comeau avec entente avec la Compagnie de Papier Q.N.S. Limitée pour la localisation du mur de retenue et également avec la Société Canadienne des Métaux Reynolds en ce qui regarde le roc excavé par cette entreprise dans le cadre de son projet d'agrandissement.

En ce qui regarde la phase 6, les parties sont d'avis que sa réalisation devrait être retardée afin d'habituer le trafic lourd à utiliser la route maritime rénovée comme accès aux facilités portuaires.

Après un échange de discussions, les parties conviennent d'un projet d'échéancier qui serait acceptable dans les circonstances:

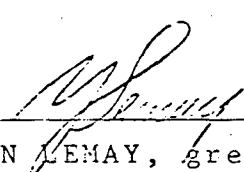
- 1o La priorité est l'obtention d'un accord de principe des ministères de l'Environnement provincial et fédéral (Eaux navigables) pour la localisation

du mur de retenue de la Q.N.S. dans la baie afin de pouvoir utiliser dès juillet prochain le roc de la Société Canadienne des Métaux Reynolds (phase 4 et partie phase 5) et procéder aux travaux avant le 31 décembre 1981.

- 2o Soumettre au M.I.C.T., maître-d'oeuvre d'une éventuelle Entente Canada - Québec, les plans, devis et estimations des travaux afin de pouvoir déterminer avec le ministère les coûts admissibles en regard des phases prioritaires décrites dans le document de Monsieur Normand Brochu, ingénieur, en date du 30 avril 1981.
- 3o L'intersection de la route maritime avec la route 138 sera la responsabilité du ministère des Transports du Québec aux dires de Monsieur Claude Lortie.

Les représentants des gouvernements fédéral et provincial sont d'accord avec la qualité du dossier et se déclarent prêts à travailler à sa réalisation dans les meilleurs délais.

En terminant, Monsieur Sylva L. Lord, maire suppléant, remercie les personnes pour leur déplacement et pour l'intérêt manifesté dans ce dossier.


YVON LEMAY, greffier

BIBLIOGRAPHIE

- MTQ - Etude de circulation des traverses maritimes et fluviales en aval de l'île-aux-Coudres, avril 1979
- MTQ - Service de la circulation, Enquête d'origine-destination - Traverses Matane - Baie-Comeau et Matane - Godbout, août 1977 (rapport préliminaire)
- MTQ - Etude des traverses fluviales et maritimes en aval de l'île-aux-Coudres, vol. 1, 2 et 3, 1979
- CRDCN - Résultat d'une tournée de consultation concernant l'aire d'entreposage devant être réalisée au port de Baie-Comeau, 2 août 1984
- PLURAM - Etude de revitalisation du centre-ville de Baie-Comeau, 1981
- PLURAM - Ville de Baie-Comeau, Etude d'impact sur l'environnement - route maritime, février 1982, (non déposée)
- Rousseau, Baloin et Associés - Demande d'admissibilité au programme Revi-centre, juin 1984

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 179 021