

CHAPITRE 14

LE TRANSPORT : L’OSSATURE D’UN TERRITOIRE

14.0 LE TERRITOIRE ET L’ORGANISATION DES TRANSPORTS

Transport et aménagement du territoire

Le réseau de transport constitue une partie structurante du territoire intimement lié à son aménagement et à son développement. Ce réseau conditionne des phénomènes économiques et sociaux en encourageant l’implantation de nouvelles activités (résidentielles, commerciales ou industrielles), en facilitant les déplacements et en permettant les liaisons intra ou interrégionales. À l’inverse, les commerçants, les résidents et les industriels recherchent les différents avantages liés à la proximité d’un axe de transport tout en voulant éviter les inconvénients qui y sont liés, de là l’intérêt de planifier l’organisation des transports de concert avec le développement de notre territoire.

Les décisions collectives et individuelles prises en matière d’aménagement du territoire agissent directement sur la capacité des infrastructures routières. Le choix des usages permis en bordure du réseau routier, la densité des développements, la distance de recul des bâtiments, le nombre d’accès au réseau supérieur sont quelques-uns des éléments qui, mal planifiés, peuvent causer du tort autant du côté des usagers de la route que de celui des occupants situés à proximité.

Devant l’interrelation étroite qui existe entre l’aménagement du territoire et l’organisation des transports et compte tenu des responsabilités partagées entre le gouvernement et les municipalités, il importe de porter une attention particulière dans le schéma d’aménagement révisé à l’intégration réciproque des équipements et infrastructures de transport et des décisions prises en matière d’utilisation et d’occupation du territoire. Ainsi, les différents modes de transport suivants seront abordés et approfondis (transport terrestre (*véhicules de promenade, véhicules lourds et transport collectif*), maritime, ferroviaire et aérien) de façon à mieux comprendre les dynamiques de chacun et tirer bénéfice des avantages et des potentiels qu’ils offrent.

14.1 LE RÉSEAU DE TRANSPORT ROUTIER

14.1.1 DESCRIPTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT ROUTIER

Le ministère des Transports du Québec (ci-après MTQ) utilise la classification fonctionnelle pour distinguer les routes présentes sur le territoire québécois ainsi que pour améliorer la gestion et la planification de ces infrastructures. Leur classification comporte six grandes catégories : les réseaux autoroutier, national, régional, collecteur qui font partie du *réseau routier supérieur* ainsi que le réseau local et les voies d’accès aux ressources. Le réseau supérieur relève exclusivement du ministère des Transports du Québec.

Nous passerons en revue les quatre catégories présentes sur le réseau routier de la MRC de Charlevoix afin d’en faire un bref portrait et nous identifierons l’organisme public (MTQ ou municipalité locale) responsable de la gestion de chaque type de voie de transport.

Le réseau national

Ce réseau comprend les routes qui font le lien entre les principales concentrations de population. Ces routes ont un rôle important comme support à la circulation automobile et pour la circulation de transit. Les routes de transit permettent l’accès à tout véhicule lourd. Dans la MRC de Charlevoix, la route 138 est la principale voie faisant partie du réseau routier national. Elle permet le lien entre plusieurs de nos municipalités

et avec les MRC voisines de Charlevoix-Est et de La Côte-de-Beaupré. Elle est également la seule route reliant la région de Québec à la région de la Côte-Nord. La route 138 fait partie du réseau provincial stratégique auquel le MTQ porte une attention particulière¹. Elle s’étend sur une longueur de 54,3 km. Les routes 169 et 175 font également parties du réseau national. Elles traversent l’extrémité nord-ouest du territoire de la MRC et permettent le lien entre la ville de Québec et la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Au total, 92,1 km du réseau national parcourt la MRC de Charlevoix.

Le réseau régional

Le réseau régional permet de faire le lien entre les plus petites agglomérations et les municipalités d’importance que sont Baie-Saint-Paul, La Malbaie (MRC de Charlevoix-Est) ou la ville de Saguenay (via la MRC Le Fjord du Saguenay). Deux routes, aux vocations distinctes, font parties de cette catégorie : la route 362 et la route 381. La voie d’accès menant au quai de Saint-Joseph-de-la-Rive à partir de la route 362 fait également partie du réseau régional. On y retrouve trois sections; la route du Port, la rue Félix-Antoine-Savard et le chemin du Quai. L’ensemble du réseau régional représente 101,2 km sur le territoire de la MRC. La route 381 permet le lien vers la ville de Saguenay à partir de la municipalité de Saint-Urbain. Étant donné qu’elle est le seul lien vers cette région à partir de la MRC de Charlevoix, elle représente un lien important pour la circulation locale et de transit. Au niveau du camionnage, elle est qualifiée de route restreinte, puisqu’elle comporte certaines restrictions à la circulation de véhicules lourds. Par contre, elle est particulièrement empruntée pour le transport de marchandises et de matières premières (bois et silice). Elle permet également la liaison vers le parc national des Grands-Jardins. La route 362 quant à elle est interdite au camionnage de transit. Seuls les camions utilisés pour le transport local sont autorisés. Sa vocation demeure orientée pour la circulation locale et touristique. Elle comporte en effet de nombreux points de vue intéressants et permet le lien vers le secteur de Saint-Joseph-de-la-Rive (Les Éboulements), vers la traverse menant à L’Isle-aux-Coudres de même que vers La Malbaie dans la MRC voisine.

Le réseau collecteur

Ce réseau permet le lien vers de plus petites municipalités qui sont localisées à l’extérieur des réseaux routiers d’importance. Il rend possible certaines liaisons intermunicipales et peut donner accès aux territoires récréotouristiques et forestiers.

Tout comme les réseaux de transport national et régional, le réseau collecteur relève exclusivement du MTQ. Au niveau de la MRC de Charlevoix, ce réseau est également qualifié de routes restreintes, c’est-à-dire qu’il comporte certaines restrictions à la circulation de véhicules lourds.

De façon générale, la circulation locale y est plus élevée que le camionnage. Ce réseau se compose principalement de la route (rue Principale) menant vers la municipalité de Petite-Rivière-Saint-François à partir de la route 138 et du chemin des Coudriers (excluant la section entre chaque intersection du chemin de la Baleine), du chemin de la Baleine et du chemin de la Traverse, situés à L’Isle-aux-Coudres. Ce réseau représente au total 40 km de route.

Le réseau local

Les municipalités sont responsables du réseau de routes locales. Ces routes ont comme principale fonction de donner accès à la propriété. Elles permettent la desserte de la population habitant à l’extérieur des zones urbanisées (périmètres urbains), le déplacement vers le réseau routier d’importance et le transport des biens et marchandises à l’intérieur du territoire. Le réseau local rural couvre une distance d’environ 221 km.

¹ Source : Ministère des Transports (2003), *Plan de transport de Charlevoix*, Diagnostic, Québec, p.62.

Dans le but d’avoir un portrait plus exhaustif, il s’avère intéressant de distinguer les rues présentes dans les périmètres urbains (à l’exception des rues qui font déjà parties du réseau supérieur. Par exemple : la rue Saint-Édouard (Saint-Urbain) qui est un tronçon de la route régionale 381)) des routes rurales. L’ensemble du réseau routier à la charge des municipalités de la MRC de Charlevoix est donc de 260 kilomètres.

Tableau 14.1 : Classification fonctionnelle du réseau routier de la MRC de Charlevoix

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE	NOM	KM	MUNICIPALITÉ DESSERVIE
Route nationale	Route 138		Petite-Rivière-Saint-François, Baie-Saint-Paul, Saint-Urbain, Saint-Hilarion
Réseau routier supérieur	Route 175 Route 169		TNO Lac-Pikauba TNO Lac-Pikauba
SOUS-TOTAL		92,1	
Route régionale	Route 362		Baie-Saint-Paul, Les Éboulements
Réseau routier supérieur	Route 381 Route du Port Rue Félix-Antoine-Savard Chemin du Quai		Saint-Urbain, TNO Lac-Pikauba Les Éboulements Les Éboulements Les Éboulements
SOUS-TOTAL		101,18	
Route collectrice	Rue principale		Petite-Rivière-Saint-François
Réseau routier supérieur	Chemin des Coudriers (en partie) Chemin de la Baleine Chemin de la Traverse		L’Isle-aux-Coudres L’Isle-aux-Coudres L’Isle-aux-Coudres
SOUS-TOTAL		39,98	
Réseau local			
Urbain	---	38,75	L’ensemble des municipalités
Rural	---	221,15	L’ensemble des municipalités
SOUS-TOTAL		259,9	
GRAND TOTAL		493,16	

Sources : Ministère des Transports du Québec, Direction de la Capitale-Nationale, Service des inventaires et du plan, 2009 (Réseau routier supérieur); Municipalités de la MRC de Charlevoix, 2009 (Réseau routier local). Réalisation : MRC de Charlevoix

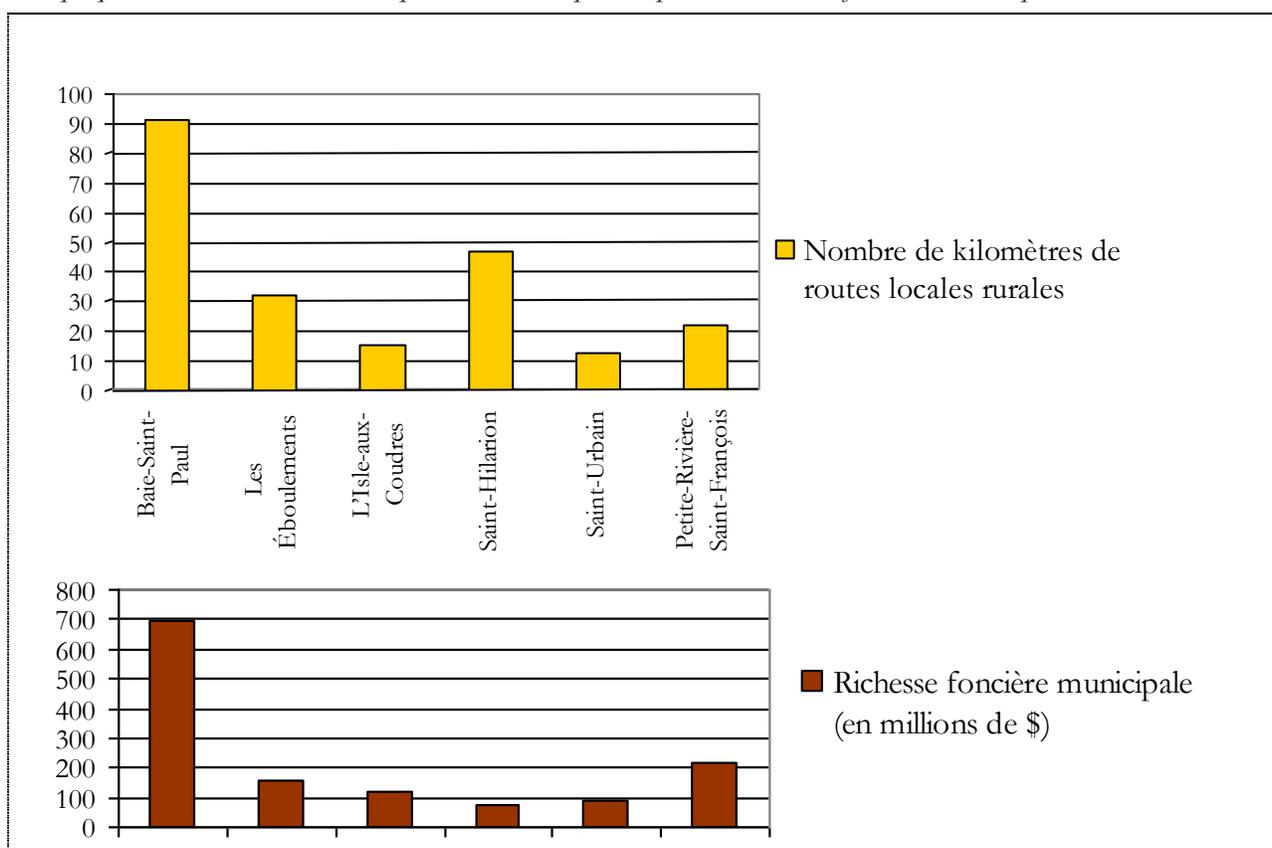
Ce portrait global ne permet pas de mettre en valeur les disparités qui existent parmi les municipalités. Une part importante des budgets municipaux doit être consacrée à l’entretien des routes. Les routes locales rurales sont celles qui représentent des dépenses les plus importantes puisque la densité des habitations en bordure de celles-ci est rarement suffisante pour assurer son autofinancement comparativement aux milieux urbains plus denses. Afin de mieux illustrer la charge qui doit être assumée par certaines municipalités, nous avons d’une part compilé le nombre de kilomètres de routes à charge pour chacune d’entre-elles à l’intérieur du tableau 14.2. Puis, nous avons comparé ces informations avec des données permettant de fournir des indices sur la capacité de payer des municipalités soit le nombre total d’unités d’évaluation présentes sur leur territoire et conséquemment leur richesse foncière. Le graphique 14.1 démontre que certaines municipalités, plus particulièrement Saint-Hilarion et dans une moindre mesure Les Éboulements, possèdent une proportion de routes beaucoup plus importante pour un potentiel de capacité financière moindre.

Tableau 14.2 : Kilomètres de routes à entretenir par les municipalités locales de la MRC de Charlevoix

MUNICIPALITÉ	ROUTES LOCALES URBAINES	ROUTES LOCALES RURALES	TOTAL
Baie-Saint-Paul	26,0 km	91,0 km	117,0 km
Les Éboulements	1,8 km	32,5 km	34,3 km
L’Isle-aux-Coudres	0,85 km	15,55 km	16,4 km
Saint-Hilarion	5,0 km	47,0 km	52,0 km
Saint-Urbain	2,5 km	13,0 km	15,5 km
Petite-Rivière-Saint-François	2,6 km	22,1 km	24,7 km
TOTAL	38,75 km	221,15 km	259,9 km

Source: Municipalités de la MRC de Charlevoix, 2009

Graphique 14.1 : Routes rurales de responsabilité municipale comparées à la richesse foncière des municipalités



* La richesse foncière municipale est uniformisée. Elle correspond aux données provenant de l’exercice financier de 2010 de la MRC de Charlevoix.

Source : Municipalités de la MRC de Charlevoix / MRC de Charlevoix, Rôle d’évaluation, Exercice financier de 2010.

14.1.2 LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES PARTICULIÈRES DU RÉSEAU ROUTIER

Un travail de réflexion sur les réseaux de transport de Charlevoix, effectué au début des années 2000 par différents comités, a réuni plusieurs intervenants de la région autour d’un plan de travail; le *Plan de transport de Charlevoix*² élaboré en 2003 par le MTQ. À l’intérieur de ce rapport ont été ciblées des caractéristiques particulières liées au réseau routier supérieur qui peuvent influencer sur la sécurité ou la fluidité des déplacements. Les caractéristiques répertoriées sont: les pentes, les courbes, la largeur des voies et des accotements, la vitesse prescrite et la géométrie des accès.

Les pentes

La région de Charlevoix est caractérisée par une topographie variable qui influence le tracé de nos routes. Nous y retrouvons de nombreuses côtes d’importance qui permettent notamment l’accès à des municipalités riveraines comme Petite-Rivière-Saint-François et Saint-Joseph-de-la-Rive (Les Éboulements). Lorsque la pente est considérée comme trop forte, et dans le but d’assurer une meilleure sécurité et fluidité du réseau, le MTQ peut procéder à des études complémentaires pour déterminer si des aménagements (voie additionnelle pour véhicules lents, aire de vérification des freins, lit d’arrêt) sont nécessaires. La MRC de Charlevoix reconnaît également qu’une réflexion doit être faite le long de certains tronçons de côtes à risque pour assurer la sécurité des usagers de la route et des résidents (voir Chapitres *Contraintes anthropiques* et *Document complémentaire*).

Les côtes à risque présentées ci-dessous ont été déterminées sur la base de critères comme : la sécurité, l’échauffement des freins, la géométrie, la circulation et les points durs³. Le tableau 14.3 présente les côtes, les routes et les municipalités où elles sont situées ainsi que les caractéristiques particulières qui les distinguent. En tout, 12 côtes à risque ont été identifiées par le MTQ dans la MRC de Charlevoix en 2008. De ce nombre, 10 se situent à l’intérieur de nos territoires municipalisés.



Source : Ruralys

² Ministère des Transports du Québec (2003), *Plan de transport de Charlevoix*, Diagnostic, Québec, 135 pages. ISBN 2-550-40370-3.

³ Un « point dur » est un ensemble de facteurs aggravants augmentant les risques d’accident. Par exemple, l’absence d’accotement, un passage à niveau, la présence d’une école, église, d’un commerce en bas d’une côte, etc. (Information provenant de M. Michaël Laliberté-Grenier, MTQ, Février 2010).

Tableau 14.3 : Principales côtes à risque répertoriées dans les municipalités de la MRC de Charlevoix par le MTQ

COTE	ROUTE	MUNICIPALITÉ	AMÉNAGEMENTS PARTICULIERS
Saint-Antoine	138	Baie-Saint-Paul	- Voie lente ascendante et descendante; - Aire de vérification des freins; - Deux lits d'arrêt.
À Matou	138	Saint-Urbain	- Voie lente ascendante; - Voie de virage (intersection Rg. St-Laurent) - Aire de vérification des freins (entrée Lac à la Mine).
Radar	138	Petite-Rivière-Saint-François	- Voie lente ascendante
Terre Noire	138	Petite-Rivière-Saint-François	- Voie lente ascendante
Cap-aux-Corbeaux	362	Baie-Saint-Paul	- Aucun
Village	362	Les Éboulements	- Aucun
Saint-Joseph	362	Les Éboulements	- Aucun
Grande Côte	Rue du Port	Les Éboulements	- Aire de vérification des freins; - Îlot ralentisseur / Correction du profil; - Lit d'arrêt.
La Martine	Rue Principale	Petite-Rivière-Saint-François	- Aire de vérification des freins; - Deux lits d'arrêt.
Les Prêtres	381	Saint-Urbain	- Correction de courbes sous-standard

Source : Ministère des Transports du Québec (2010), Direction de la Capitale-Nationale, Service des inventaires et du Plan
Réalisation : MRC de Charlevoix

Parmi les dix côtes identifiées ci-dessus, les côtes Saint-Antoine, Matou, Cap-aux-Corbeaux et Radar sont celles qui avaient été identifiées comme représentant le plus de risques à l'intérieur du *Plan de Transport de Charlevoix* en 2003. À ces côtes, nous trouvons nécessaire d'ajouter la côte « à Godin » ou côte de la « Misère » aux Éboulements. Bien que ne faisant pas partie des routes du réseau supérieur, cette côte est très utilisée en période estivale comme raccourci entre la route 362 et le secteur de Saint-Joseph-de-la-Rive. Elle présente un important dénivelé et des courbes très prononcées. Cette route a été interdite aux camions lourds à l'intérieur d'une entente de *réseau de camionnage intermunicipal* et elle n'est pas accessible l'hiver où elle est utilisée comme sentier pour les motoneiges.

Les courbes

À l'intérieur du réseau routier national et régional de Charlevoix, le MTQ a recensé des portions de routes dont les courbes sont considérées comme étant sous standards. Une courbe est considérée ainsi par le MTQ lorsque la vitesse sécuritaire et confortable pour la parcourir est inférieure d'au moins 10 km/h à la vitesse

affichée sur la route⁴. Ainsi, l’usager doit ralentir sa vitesse puisqu’il s’y sent inconfortable. Selon leur étude, la majorité des courbes sous standards dans la MRC de Charlevoix se retrouvent sur la route 381, plus particulièrement sur les dix premiers kilomètres au nord du village de Saint-Urbain. Deux intersections problématiques avaient aussi été identifiées en 2003 : le secteur de la jonction des routes 381 et 138 de même que le secteur de la jonction des routes 138 et 362. Des travaux correctifs ont eu lieu dans le secteur de la Côte des Prêtres (route 381) en 2002-2003 et à l’intersection des routes 138 et 362 à Baie-Saint-Paul en 2008-2009.

La largeur des voies et des accotements

En matière de transport routier, une largeur des voies et des accotements appropriés assurent la sécurité des usagers et maintiennent un niveau de service adéquat. Une emprise (voie et accotement) étroite diminue le confort et les espaces pour s’arrêter en cas de besoin. À l’inverse, une emprise trop large peut favoriser la vitesse. De plus, une telle emprise s’intègre moins bien à l’environnement bâti ou naturel dans lequel elle s’inscrit. Le MTQ a élaboré des normes de largeur « optimale » de voie et d’accotement en fonction de l’usage de la route (réseau national, régional, etc.) et du débit de circulation qu’on y retrouve. En fonction de celles-ci, il appert qu’une partie importante de la route 138 entre Saint-Hilarion et Saint-Aimé-des-Lacs (MRC de Charlevoix-Est), les côtes Saint-Antoine à Baie-Saint-Paul et une grande partie du réseau routier de L’Isle-aux-Coudres (chemin des Coudriers; secteurs de Saint-Bernard et de La Baléine) sont sous les normes du MTQ. Du côté des tronçons routiers au-dessus des normes établies par le MTQ, la route 381, un tronçon de la route 138 (entre l’entrée de Petite-Rivière-Saint-François et le sommet des côtes Saint-Antoine) et le haut de la rue principale menant vers Petite-Rivière-Saint-François sont les principaux secteurs identifiés.

La vitesse prescrite

Le MTQ possède des barèmes qui établissent les vitesses qui devraient être pratiquées par les usagers selon les caractéristiques géométriques de la route (type de route, largeur, pente, etc.). La comparaison entre la vitesse de base utilisée lors de la conception des tronçons et la vitesse limite affichée (en avril 2002) a permis de déterminer que les limites de vitesse affichées seraient, selon le MTQ, adaptées aux fonctions des différentes classes de route de la région. En 2009, la vitesse sur la route 138 est limitée à 90 km/heure, à l’exception de la traversée des agglomérations de Baie-Saint-Paul et de Saint-Hilarion où la limite permise est de 70 km. La route 381 est également affichée à 90 km, à l’exception de la traversée du périmètre d’urbanisation de Saint-Urbain où la limite est de 50 km. La portion urbanisée située entre le village de Saint-Urbain et les environs de l’entrée du parc industriel est limitée à 80 km. La vitesse autorisée sur la route 362 est de 90 km/heure, à l’exception des traversées des agglomérations de Baie-Saint-Paul et des Éboulements. À ces endroits la limite est de 50 km.

⁴ Ministère des Transports du Québec (2003), *Plan de transport de Charlevoix*, Diagnostic, Québec, p.66.

14.1.3 L’ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER ET DES INFRASTRUCTURES

État des routes

Afin d’évaluer la qualité du réseau routier, le ministère des Transports analyse deux éléments : l’indice de rugosité qui permet d’évaluer la qualité structurale de la chaussée et la mesure de la profondeur des ornières (orniérage). Plus une ornière est profonde sur une voie et plus le niveau d’insécurité est élevé, particulièrement lorsqu’il y a une accumulation d’eau à l’intérieur de celle-ci.

De façon générale, la qualité du réseau est variable. Elle est très bonne pour les routes suivantes : la route 138, le réseau régional menant au secteur de Saint-Joseph-de-la-Rive (route du Port, rue Félix-Antoine-Savard et chemin du Quai) et la route collectrice (rue Principale) de Petite-Rivière-Saint-François où l’on retrouve des indices de rugosité inférieur ou légèrement au-dessus du seuil d’intervention (peu d’interventions nécessaires). Elle est plutôt médiocre pour les routes 362 et 381 et le réseau routier présent sur L’Isle-aux-Coudres qui possèdent en de nombreux endroits des indices de rugosité supérieurs au seuil d’intervention, voire inacceptables. C’est également sur les routes 362 et 381 que l’on retrouve, sur un tronçon respectif, des ornières entre 15 et 20 mm.

L’orniérage nous présente cependant un portrait plus positif de l’état de notre réseau routier. La présence d’ornières de 15 mm correspond aux critères d’intervention du ministère des Transports tandis que des ornières de 20 mm ou plus demanderaient une intervention dans les 12 mois suivant leur apparition. Selon les données⁵ provenant du MTQ, aucune ornière de plus de 20 mm n’est présente sur notre territoire. Deux secteurs ont été identifiés comme ayant des ornières entre 15 mm et 20 mm; il s’agit d’un tronçon de la route 381 au nord du Lac à la Galette et d’un tronçon sur la route 362 à la limite des municipalités de Baie-Saint-Paul et des Éboulements. Trois autres petits secteurs routiers ont également été identifiés comme ayant des ornières mineures (entre 12,5 et 15 mm).

État des structures

Les structures liées au réseau routier se composent de ponts, portiques, ponceaux et murs situés à l’intérieur de l’emprise de la route. Au total, plus de 800 structures relevant du MTQ sont présentes sur le territoire de la MRC. Le tableau 14.4 dresse l’inventaire des structures présentes dans la MRC.

⁵ Ministère des Transports du Québec, Direction de la Capitale-Nationale, Service des inventaires et du Plan (Décembre 2009), *Carte de l’estimation de l’état des chaussées à la fin 2009*.

Tableau 14.4 : Inventaire des différentes structures, sous la responsabilité du MTQ, présentes sur le territoire de la MRC.

ROUTE	TYPE DE STRUCTURE	NOMBRE
Nationale	Ponts, portiques, ponceaux de plus de 3 mètres	17
	Autres ponceaux	166
	Mur	1
Régionale	Ponts, portiques, ponceaux de plus de 3 mètres	17
	Autres ponceaux	426
	Mur	5
Collectrice	Ponts, portiques, ponceaux de plus de 3 mètres	2
	Autres ponceaux	149
	Mur	12
Locale	Ponts, portiques, ponceaux de plus de 3 mètres	36
	Autres ponceaux	N. A.
	Mur	6
TOTAL		837

Source : Ministère des Transports du Québec, Direction de la Capitale-Nationale, Service des inventaires et du plan, 8 février 2010.

Le tableau 14.5 dresse quant à lui l’inventaire des ponts qui ont une limitation de poids au camionnage. Ces structures, en raison d'une capacité portante limitée, peuvent constituer un obstacle à la libre circulation des véhicules lourds. Sur le terrain, des panneaux de signalisation sont utilisés pour indiquer la capacité portante des structures qui ne pourraient supporter, avec un niveau de sécurité adéquat, les charges actuelles. Les ponts présentés au tableau ci-dessous sont ceux dont la gestion incombe au ministre des Transports du Québec ou aux municipalités.

Tableau 14.5 : Inventaire des ponts faisant l’objet d’une limitation de poids

MUNICIPALITÉ	No. PONT FAISANT L’OBJET DE LIMITATION DE POIDS	ROUTE
Baie-Saint-Paul	01613 01616 01618 01620 01626 01628 01631; 01632 01688 01689 09432	Rang St-Jérôme Côte de Pérou Rang St-Placide Nord Rang St-Placide Sud Chemin de la Pointe Rang St-Antoine Sud Rue Guay Chemin du Vieux-Quai Chemin Ste-Croix Chemin du Trait-Carré
Les Éboulements	---	---
L’Isle-aux-Coudres	---	---
Saint-Hilarion	01663	1 ^{er} Rang
Saint-Urbain	---	---
Petite-Rivière-Saint-François	01659; 01662	Rue Principale

Source : Site internet du ministère des Transports du Québec :

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/camionnage/ponts_viaducs/limitation_poids. Page consultée le 22 février 2010.

Réalisation : MRC de Charlevoix

14.1.4 LE RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Des voies de circulation identifiées pour le camionnage

La région de Charlevoix, avec sa localisation et ses particularités géomorphologiques est traversée par un axe routier est-ouest. Principale liaison intermunicipale et extra-régionale, la route 138 est considérée par le MTQ comme une route nationale. Cette route est l’unique axe routier permettant de relier Québec à la Côte-Nord, elle doit donc supporter une circulation lourde de transit en plus de la circulation locale, de la circulation de passage et celle du camionnage intermunicipal.

Depuis 1996, le MTQ a mis en place un réseau de camionnage sur l’ensemble des voies publiques qui relèvent de sa compétence. Le réseau de camionnage se divise en trois catégories : les *routes de transit* où l’accès est autorisé à tout véhicule lourd, les *routes restreintes* sur lesquelles certaines restrictions peuvent être imposées aux camionneurs mais qui demeurent accessibles à tout véhicule lourd et les *routes interdites* dont l’accès est interdit aux camions. Certaines exceptions sont toutefois prévues, essentiellement pour le transport local. Le tableau 14.6 présente la classification des routes du réseau supérieur de la MRC de Charlevoix à l’intérieur du *réseau de camionnage* du MTQ. Le tableau 14.7 identifie quant à lui les routes locales interdites aux camions lourds qui ont, pour la plupart, fait l’objet d’une entente (par le biais du *réseau de camionnage intermunicipal*) avec le ministre des Transport.

Tableau 14.6 : Classification du réseau de camionnage (MTQ) de la MRC de Charlevoix

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE	NOM DE LA VOIE	CLASSE RÉSEAU DE CAMIONNAGE	MUNICIPALITÉ DESSERVIE
Route nationale	Route 138	Route de transit	Petite-Rivière-Saint-François, Baie-Saint-Paul, Saint-Urbain, Saint-Hilarion
	Route 175	Route de transit	TNO Lac-Pikauba
	Route 169	Route de transit	TNO Lac-Pikauba
Route régionale	Route 362	Route interdite	Baie-Saint-Paul, Les Éboulements
	Route 381	Route restreinte	Saint-Urbain, TNO Lac- Pikauba
	Route du Port	Route restreinte	Les Éboulements
	Rue Félix-Antoine-Savard Chemin du Quai	Route restreinte Route restreinte	Les Éboulements Les Éboulements
Route collectrice	Rue principale	Route restreinte	Petite-Rivière-Saint-François
	Chemin des Coudriers*	Route restreinte	L’Isle-aux-Coudres
	Chemin de la Baleine	Route restreinte	L’Isle-aux-Coudres
	Chemin de la Traverse*	Route restreinte	L’Isle-aux-Coudres

* Le chemin des Coudriers est une route collectrice mis à part la section située entre les deux intersections du chemin de la Baleine. Cette section est « route locale ». Le chemin de la Traverse est une route collectrice entre le quai jusqu’au chemin de la Baleine.

Source : Ministère des Transports du Québec, « Atlas des transports » :

<http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Marchandises/MarchRestrictionsCamionnage.asp> Site consulté le 2 décembre 2009.

Réalisation : MRC de Charlevoix

Portrait de la circulation lourde sur les routes de Charlevoix

Le réseau de transit de Charlevoix supporte une circulation lourde importante, concentrée sur la route 138. Le peu de choix dans le réseau de transport pour relier des villes d’importance comme Québec aux régions de Charlevoix et de la Côte-Nord (la route 138 est la seule alternative routière) fait en sorte qu’une proportion très importante de camions y circulent. En 2008, le trafic lourd représentait en moyenne 14,4 % de l’ensemble des utilisateurs de la route 138⁶, ce qui est représenté une part importante du trafic circulant sur cette route. La proportion la plus forte de camions lourds (20%) se trouve dans la municipalité de Baie-Saint-Paul dans le secteur des côtes Saint-Antoine. Le tronçon de la route 138 entre Saint-Hilarion et la limite est de la MRC est une autre zone qui connaît une forte proportion de camionnage, soit 18,3% de la circulation.

Sur les autres voies qui font parties du réseau supérieur du MTQ, les proportions mesurées varient entre 4% (Isle-aux-Coudres, route 362 entre Baie-Saint-Paul et Les Éboulements) et 14% (route 381, au nord du village de Saint-Urbain).

Les informations concernant le type de marchandises transportées par camions et les mouvements de camionnage ont été recueillies à partir de la traverse Baie-Ste-Catherine / Tadoussac. Selon ces données, les principales marchandises transportées par camions sont les produits de l’industrie du bois (environ 50%), le commerce de détail et de gros (près du tiers) et les mines et la métallurgie (un peu plus de 10%). Au niveau du

⁶ Information provenant de la carte *Débits de circulation 2008*, réalisée par le MTQ, Direction de la Capitale-Nationale, Service des inventaires et du Plan, Décembre 2009. Donnée obtenue avec la moyenne des pourcentages de véhicules lourds disponibles pour la route 138.

nombre de camions-remorques circulant sur nos routes, une augmentation de plus de 40% était prévue entre les années 1997 et 2017, soit de passer de 132 000 camions-remorques (1997) à environ 196 000 camions-remorques (2017). Ces informations ont été comptabilisées en 1996 et proviennent du *Plan de transport de Charlevoix*.

Un réseau de camionnage intermunicipal

Le réseau de camionnage intermunicipal se dessine à partir de l’ensemble des interdictions de circuler établies par une municipalité et approuvées par le ministre des Transports. La municipalité peut ainsi réglementer la circulation des véhicules lourds sur les chemins publics dont l’entretien est sa charge à l’aide d’une signalisation appropriée. Actuellement, seule la municipalité de Saint-Urbain n’a pas vu la nécessité d’interdire la circulation aux camions lourds sur une ou plusieurs de ses routes locales. Le tableau 14.7 indique les routes locales (toutes de *classe locale-3*) qui font l’objet d’une interdiction au camionnage.

Tableau 14.7 : Routes locales interdites aux camions lourds dans la MRC de Charlevoix

MUNICIPALITÉ	ROUTE LOCALE INTERDITE	NUMÉRO ROUTE	NUMÉRO RÉGLEMENT MUNICIPAL	DATE APPROBATION MTQ
Baie-Saint-Paul	-Chemin de l’Équerre / Rang St-Gabriel-de-Pérou	43740	R266-2005	2005-07-14
Les Éboulements	-Côte à Godin	43850	216	1999-12-06
L’Isle-aux-Coudres	-Tronçon Chemin de la Traverse (entre Ch. Baleine et Ch. Coudriers)		2006-11	En date de 2009, n’a pas été soumis au MTQ
Saint-Hilarion	- Chemin Cartier N; - Chemin Cartier S; - Rue principale; - Ch. St-Raymond; - Ch. 1 ^{er} et 2 ^e rang O; - Rang IV centre; - Rang IV Est; - Rang Ste-Croix; - Tronçon Rang IV.	43960 43961 43990, 43992 43970 43950 44332 44334 44330 44331	334	2006-02-13
Petite-Rivière-Saint-François	- Chemin de la Martine	43630	190	1996-07-10

Source du tableau précédent : Ministère des Transports du Québec, « Atlas des transports » :

<http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Marchandises/MarchRestrictionsCamionnage.asp> Site consulté le 2 décembre 2009.

Réalisation : MRC de Charlevoix

14.1.5 PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE

Le mode de déplacement des usagers⁷

L’automobile est le moyen de déplacement le plus utilisé par les résidents de la MRC de Charlevoix. En effet, 83% de la population active occupée se déplace, dans le cadre de son travail, avec un véhicule motorisé (automobile, camion ou fourgonnette). Le deuxième moyen de transport employé est le vélo ou les déplacements à pied, et ce dans une proportion de 10%. Il est intéressant de mentionner que cette part est supérieure à la moyenne provinciale qui est de 8%. Les 7% restants représentent les gens qui utilisent le co-voiturage, le transport en commun ou un autre mode de déplacement.

De façon générale, une part importante de la population active occupée travaille à proximité de son lieu de résidence. Ainsi, 50% des gens actifs travaillent dans la municipalité où ils résident et 10% travaillent à domicile. Près de 20% de la population œuvrent dans une municipalité située à l’intérieur de la MRC de Charlevoix et environ 12% ont un emploi dans une MRC voisine. Finalement, les 9% restants sont des personnes qui ne possèdent pas d’adresse de travail fixe ou dont le travail se situe à l’extérieur du Canada (0,2%).

Les pôles générateurs de déplacements

Les principaux pôles générateurs de déplacements dans la MRC de Charlevoix sont le centre ville de Baie-Saint-Paul avec ses nombreuses fonctions institutionnelles (notamment l’hôpital, les écoles, les autres institutions publiques : hôtel de ville, MRC, etc.), le pôle commercial du boulevard Monseigneur-De-Laval, les espaces résidentiels concentrés de Baie-Saint-Paul (les secteurs Fillion, Sainte-Anne, Tremsim, Ménard et Fortin), le pôle touristique Les Éboulements / L’Isle-aux-Coudres (synchronisé avec les arrivées et départs du traversier) et la station de ski du *Massif de Charlevoix* située dans la municipalité de Petite-Rivière-Saint-François. L’arrière-pays, avec la route des montagnes et l’accès au parc national des Grands-Jardins, est de plus en plus visité. À l’extérieur du territoire de la MRC, nous devons souligner la région de Québec et la Côte-Nord (points d’entrées de la route 138) comme pôles générateurs de déplacements de même que le point d’entrée de la route 362 à la limite des Éboulements et de Saint-Irénée (MRC de Charlevoix-Est). Les développements récréotouristiques prévus par le Groupe le Massif inc. au niveau de la station de ski, du village de Petite-Rivière-Saint-François et du pôle hôtelier dans la municipalité de Baie-Saint-Paul exerceront une influence sur les déplacements dans ces municipalités même si une navette ferroviaire est prévue entre ces différents équipements.

La route 138 : la principale voie de circulation

La route 138 est sans contredit la voie de circulation subissant les plus forts achalandages durant toute l’année. À l’extérieur des périmètres d’urbanisation, elle reçoit quotidiennement, sur une base annuelle, entre 4 500 et 6 800 véhicules. En été, elle connaît des hausses de l’ordre d’environ 38% qui peuvent atteindre 9400 véhicules, en moyenne par jour à certains endroits. Il s’agit majoritairement d’une circulation de transit. Sur le boulevard Monseigneur-de-Laval, à l’intérieur du périmètre d’urbanisation de Baie-Saint-Paul, la circulation locale s’ajoute à la circulation de transit et le DJMA atteint 7 700 véhicules tandis que le DJME atteint 10 700 véhicules selon les dernières données du MTQ (2012). La route 138 supporte la majeure partie de la circulation de transit qui traverse la MRC de Charlevoix en plus d’une part importante de la circulation locale plus particulièrement en milieu urbain.

⁷ Source des données : Statistiques Canada, *Profil des communautés*, 2006. Site consulté le 6 octobre 2009.

La route 362 : des vocations utilitaires et touristiques

Pour la circulation routière, le parcours de la route 362 est plus contraignant que celui de la route 138. Il offre cependant de nombreuses percées visuelles sur le fleuve tout en permettant l'accès à une panoplie d'activités et de sites récréotouristiques. Durant la période estivale, la route 362 voit son nombre d'usagers augmenter de près de 20% comparativement à la moyenne annuelle (environ 4 100 véhicules/jour moyen et 4 900/jour en été) sur le tronçon reliant Baie-Saint-Paul aux Éboulements. Pour ce qui est du pôle de Saint-Joseph-de-la-Rive / L'Isle-aux-Coudres, il est possible de jauger l'importance de la circulation estivale en se basant sur les chiffres de fréquentation de la traverse. Comparativement à la période creuse (janvier à avril inclus) qui permet la traversée d'environ 12 000 véhicules par mois (± 400 /jour), la forte période d'achalandage estivale (juin à septembre inclus) représente plutôt 34 000 voitures traversées ($\pm 1 133$ /jour), soit près de trois fois plus que durant l'hiver⁸.

La route 381 : un accès aux ressources

Comme voie de transit entre la MRC et la région du Saguenay-Lac Saint-Jean, la route 381 est peu utilisée. Le débit de la circulation y est faible, variant de 500 véhicules/jour moyen annuellement à 690 véhicules/jour moyen durant l'été pour la portion de route située au nord de la municipalité de Saint-Urbain. Par contre, le tronçon reliant la route 138 au village de Saint-Urbain est beaucoup plus utilisé : jusqu'à 3160 véhicules en moyenne/jour empruntent cette route en saison estivale. Cette augmentation de visiteurs sur la route 381 durant l'été se ressent jusqu'à la hauteur du Parc national des Grands-Jardins. Ce parc ressort ainsi comme un pôle d'attraction intéressant pour le secteur. Pour la MRC, la route 381 constitue une route essentielle permettant l'accès au territoire public et à ses ressources. Mentionnons, entre autres, la présence de la Réserve faunique des Laurentides et du Parc national des Grands-Jardins, la ZEC des Martres et la Pourvoirie du Lac Moreau. Les vastes territoires accessibles par la route 381 sont associés aux activités d'exploitation des ressources (foresterie, mine de silice, etc.) ainsi qu'aux activités récréatives (chasse, pêche, villégiature, écotourisme, randonnées, camping, etc.).

En résumé, en comparant le débit journalier moyen d'été (DJME) au débit journalier moyen annuel (DJMA), il appert que la circulation sur notre réseau routier augmente considérablement (elle peut subir une augmentation de l'ordre de 40%) en période estivale.

Ces plus fortes augmentations estivales se vivent le long de la route 138, à l'entrée de Baie-Saint-Paul (Côtes Saint-Antoine) et à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de Baie-Saint-Paul. Dans une moindre mesure, l'entrée de Saint-Urbain connaît aussi une hausse importante de son achalandage (+39%) qui se caractérise par contre par un nombre moins important de véhicules. Également, les extrémités ouest (municipalité de Petite-Rivière-Saint-François) et est de la route 138 (entre Saint-Hilarion et la limite de la MRC) connaissent des augmentations estivales importante d'environ 38%. De leur côté, la route 362 connaît des hausses estivales de l'ordre de 20% et les augmentations estivales moyennes de fréquentation automobile sur L'Isle-aux-Coudres varient de 8% à 39% selon le tronçon.

Le niveau de service du réseau routier

Le tableau 14.8 illustre différentes données concernant l'utilisation de nos infrastructures routières, plus particulièrement au niveau du débit de circulation, du pourcentage de camions présents sur nos routes (à l'extérieur des périmètres urbains) et du niveau de service de nos tronçons. Le calcul du niveau de service est basé sur différents critères : débit de circulation durant l'heure d'analyse choisie, type de terrain traversé par la

⁸ Source : Statistiques 2008-2009, Traverse Isle-aux-Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive, Société des Traversiers du Québec (Mme Nathalie Laroche)

route (plat ou accidenté), possibilités de dépassement, pourcentage de véhicules lourds, largeur des voies et des accotements. Les résultats peuvent varier de A à F. A exprime un très grand confort de roulement, D se traduit par une circulation plus dense qui limite la liberté des manœuvres et fait subir des baisses de vitesses momentanées et F, un risque élevé de congestion.

À l’intérieur de cette analyse de la qualité de la fluidité routière, la route 138 se situe à un niveau moyen-faible (D) et la section de la route 362 entre Baie-Saint-Paul et Les Éboulements est évaluée à un niveau C. De son côté, la route 381 est évaluée à un niveau de service B.

Le tableau 14.8 ne contient pas d’informations précises sur les déplacements à l’intérieur du périmètre urbain de Baie-Saint-Paul. Par contre, à la lumière des informations contenues dans le *Plan de transport de Charlevoix*, le boulevard Monseigneur-de-Laval connaît le débit de circulation le plus important de la MRC. Les mouvements de circulation perpendiculaires au boulevard se concentrent principalement autour de trois carrefours munis de feux de circulation. Le niveau général de service était estimé à D en 1996. Ailleurs dans le périmètre d’urbanisation, il est important de noter qu’en période estivale, aux heures de pointe, la circulation est particulièrement problématique sur les rues Ambroise-Farfard (362) et Forget, menant au centre-ville. En effet, une ligne d’attente se forme régulièrement sur ces rues vers le milieu et la fin de la journée de travail où se croisent travailleurs et touristes. Des congestions similaires peuvent survenir durant certaines fins de semaine lors de la tenue d’événements particuliers. Il est légitime de penser que le projet d’hôtel (150 chambres), d’une gare et d’un marché public sur l’ancien site de la ferme Filbaie (rue Ambroise-Farfard) accentuera la congestion estivale dans le centre-ville de Baie-Saint-Paul. La présence d’une école primaire sur la rue Ambroise-Farfard, sans espace de stationnement réservé pour les autobus scolaires, implique un arrêt des autobus sur cette rue et engendre de légers délais d’attente aux heures du transport scolaire, en plus de présenter un risque plus élevé pour les écoliers. Par contre, cette situation ne chevauche pas les problèmes de congestion estivale.

Tableau 14.8 : Circulation sur le réseau supérieur de la MRC de Charlevoix

TRONÇON À L’ÉTUDE	DJMA ⁹ 2012	DJME 2012	DJMH 2012	NIVEAU DE SERVICE (2003)
PARTIE OUEST DU RÉSEAU				
Route 138 : Limite MRC - Jonction Rue principale PRSF	6800	9400	5400	D
Rue principale (Petite-Rivière-Saint-François)	890	1070	720	B
Route 138 : Jonction Rue principale - Côte St-Antoine	6100	8500	4200	D
Route 138 : Côte St-Antoine	7700	10700	5300	B ¹⁰
PARTIE NORD DU RÉSEAU				
Route 138 : Jonction 362 – Jonction Côte de Pérou	7600	10500	5200	D
Route 138 : Jonction Côte de Pérou – Jonction 381	7000	8700	5700	D
Route 138 : Jonction 381 – Limite MRC (Est)	4500	6200	3200	D
Route 381 : Jonction 138 – Zone urbaine Saint-Urbain	2280	3160	1550	B
Route 381 : Zone urbaine Saint-Urbain – limite MRC	500	690	340	B
PARTIE SUD DU RÉSEAU				
Route 362 : Jonction 138 – Pont Leclerc	4600	5500	3700	D
Route 362 : Pont Leclerc – Jonction Rue du Port	4100	4900	3300	C
Route 362 : Jonction Rue du Port – Limite MRC	2380	2570	2130	B
Rue du Port jusqu’au Chemin du Centre	1010	1290	780	C
Rue du Port (Jonction Chemin du Centre) + rue Félix-Antoine-Savard	1130	1570	770	B
Chemin du Quai	1330	1710	1030	B

⁹ Le DJMA représente le débit journalier moyen annuel, le DJME représente le débit journalier moyen d’été tandis que le DJMH représente le débit journalier hivernal

¹⁰ Présence de voies lentes ascendante et descendante (présence totale de quatre voies de circulation) qui explique un meilleur niveau de service que sur le reste de la route 138.

Tableau 14.8 : Circulation sur le réseau supérieur de la MRC de Charlevoix (suite)

Chemin des Coudriers – (Saint-Bernard)	1520	2080	1060	---
Chemin des Coudriers – (Saint-Louis)	660	920	450	---
Chemin de la Baleine –	580	630	520	---
Chemin de la Traverse	760	910	610	A

Sources : Ministère des Transports du Québec (2012) et Plan de Transport (MTQ/2003)

Réalisation : MRC de Charlevoix »

14.1.6 LA SÉCURITÉ DES USAGERS SUR LES ROUTES

Différentes caractéristiques de la route ou du milieu dans lequel elle s’insère influencent directement la qualité de la circulation et la sécurité de ses usagers. Ainsi, des éléments comme la présence d’une importante circulation de transit et d’une circulation touristique, le partage de la chaussée avec des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, véhicules de ferme, etc.), le climat, la présence d’accès, la présence d’objets fixes et les zones forestières fréquentées par la grande faune sont des facteurs importants influençant le nombre et la gravité des accidents sur certains tronçons.

Selon le MTQ, les sections du réseau routier supérieur localisées entre les différentes agglomérations de la MRC de Charlevoix offrent un niveau de sécurité satisfaisant. Règle générale, la combinaison d’une importante circulation de transit et d’une grande quantité d’accès (nombre d’accès par km linéaire) augmente le risque d’accident. Les traversées de Baie-Saint-Paul, principalement (par les routes 138 et 362), et celle de Saint-Hilarion (route 138) sont les plus exposées aux accidents. C’est également à ces endroits que se produisent le plus d’accidents impliquant des usagers vulnérables. Une étude de la traversée d’agglomération de Baie-Saint-Paul a été amorcée par la Ville et le MTQ. Les bas de certaines côtes où se trouvent des intersections ou un nombre important d’accès sont également des endroits sujets aux accidents. Des travaux correctifs ont été réalisés (Côte à Matou, 2009 et Côte Saint-Antoine, 2008-2009) pour améliorer ces conditions. La majorité des accidents sur le territoire de la MRC surviennent sur les routes 138 et 362.

Mentionnons aussi que les routes de Charlevoix présentent un bilan d’accidents impliquant des véhicules lourds plus élevé que la moyenne provinciale (13,7% pour Charlevoix contre 10,1% pour la province). Cette information doit être pondérée avec le fait que les véhicules lourds peuvent représenter à certains endroits 20% de la circulation sur la route 138 dans la MRC comparativement à une moyenne de 10% sur l’ensemble des routes de la province.

Les conditions hivernales sur la route peuvent être particulièrement difficiles dans Charlevoix. En tenant compte du débit de circulation, le secteur des Caps est probablement l’endroit le plus affecté. Sur une distance d’environ 20 kilomètres la route 138 parcourt des plateaux montagneux pouvant atteindre une altitude de 740 mètres. Cette caractéristique, avec la proximité du fleuve, explique les conditions météorologiques changeantes. Même en été, le secteur des Caps peut présenter des conditions de circulation difficiles lors de périodes de brumes et de pluies abondantes. Ceci rappelle que la zone connaît en tout temps des conditions climatiques particulières susceptibles de modifier rapidement les conditions et la sécurité routière.

Finalement, les dernières causes d’accidents répertoriées par le MTQ sont liées aux impacts de véhicules avec des objets fixes (lampadaire, poteau, arbre, viaduc, etc.) ou avec la grande faune. Dans le premier cas, la majorité de ces impacts se produisent sur les routes collectrices. Pour le second cas, les collisions impliquant un véhicule et un cervidé (orignal ou cerf de Virginie) se produisent sur la route 138 dans le secteur du Massif (sur une distance de six kilomètres) et dans le secteur de Saint-Cassien-des-Caps (sur une longueur d’un kilomètre). Tous deux sont localisés dans la municipalité de Petite-Rivière-Saint-François. Afin de diminuer les accidents impliquant des orignaux, le MTQ a installé en 2008 une clôture longue de six kilomètres de part et d’autre de la route 138 dans le secteur du Massif. Le secteur de Saint-Cassien, qui est plutôt fréquenté par le cerf de Virginie, n’a pas fait l’objet d’interventions particulières.

À la lumière du nombre d’accidents sur nos routes, de la gravité de ces derniers et d’un ratio établi par le MTQ, celui-ci a identifié six (6) intersections jugées à risque sur le territoire. Cette identification provient d’un diagnostic de sécurité routière réalisé entre les années 2004 et 2006. Aucun segment n’est ressorti comme problématique. Ces intersections sont toutes localisées sur la route 138 et cinq d’entre-elles se trouvent à l’intérieur de zones urbanisées (traversées d’agglomération de Baie-Saint-Paul et de Saint-Hilarion). Elles sont identifiées au tableau 14.9. Mentionnons que certaines de ces intersections (chemin Cartier et rue de La Lumière) ont fait l’objet d’interventions récentes qui ont permis respectivement de diminuer ou de corriger les problématiques vécues à ces endroits. L’identification de ces sites par le MTQ permettra d’en approfondir l’étude afin d’y élaborer des recommandations qui donneront suite à des travaux correctifs.

Tableau 14.9 : Tronçons routiers problématiques identifiés par le MTQ, dans la MRC de Charlevoix, entre 2004 et 2006

ROUTES	INTERSECTIONS IDENTIFIÉES	MUNICIPALITÉ
138	Route 138 et chemin du belvédère (Information touristique)	Baie-Saint-Paul
138	Route 138 et rue de la Lumière *	Baie-Saint-Paul
138	Route 138 et chemin du Golf de Baie-Saint-Paul	Baie-Saint-Paul
138	Route 138 et Boulevard Raymond Mailloux	Baie-Saint-Paul
138	Route 138 et rue Maisonneuve	Saint-Hilarion
138	Route 138 et chemin Cartier	Saint-Hilarion

* Travaux correctifs et préventifs apportés en 2009 dans ce secteur.

Source : Ministère des Transports du Québec, Direction de la Capitale-Nationale, Service des Inventaires et du Plan, Décembre 2009

Réalisation : MRC de Charlevoix

14.1.7 LA POLLUTION SONORE EN BORDURE DES ROUTES D’IMPORTANCE

Le bruit est une nuisance importante qui peut affecter la qualité de vie des résidents d’un secteur. Selon les analyses effectuées par le MTQ dans le cadre de l’élaboration du *Plan de transport de Charlevoix*, la route 138 est la seule route de la MRC qui constitue une nuisance majeure pour certains usages situés en bordure de la route. Rappelons qu’une municipalité qui créerait de nouvelles zones résidentielles, institutionnelles ou récréatives dans un secteur réputé comme bruyant devrait assumer entièrement les mesures d’atténuation qu’elle aurait à ériger dans le futur. C’est pourquoi le MTQ a également procédé à l’évaluation de la qualité de l’environnement sonore des routes susceptibles de subir des nuisances. Dans le but d’évaluer ces milieux, le

MTQ a établi une grille d’analyse qui se divise en trois classes : les niveaux sonores supérieurs à 65 dBA¹¹ (calculé sur une période de 24 heures) qui provoquent une forte perturbation, les niveaux sonores entre 60 et 64 dBA (inclus) où le niveau de perturbation est moyen et les niveaux sonores entre 56 et 59 dBA (inclus) qui s’accompagnent de faibles perturbations. Pour le MTQ, le niveau acceptable de dBA, pour les usages résidentiels, institutionnels et récréatifs, devrait être de 55dBA et moins. À titre indicatif, précisons que 50 dBA est le niveau sonore d’une rue tranquille et qu’un niveau sonore de 60 dBA est nuisible à la conversation.

Lors de son analyse en 1996, le MTQ s’est intéressé aux routes où la circulation est rapide (70 km/h et plus) et où circule une proportion importante de véhicules lourds, principaux facteurs susceptibles d’augmenter le niveau de bruit.

La présence d’une côte (utilisation des freins) est un autre élément pouvant accroître le niveau de contrainte sonore. D’autres facteurs comme la distance de recul des bâtiments, la densité résidentielle et la présence d’usages sensibles (ex. : garderie) peuvent influencer le niveau de perception de la contrainte. Le tableau 14.10 illustre la distance affectée de chaque côté de tronçons routiers (calculée à partir du centre de la route) ciblée en fonction des catégories de bruit suivantes : 65dBA, 60 dBA et 55 dBA selon les données recueillies en 1996 par le MTQ. Toutes les routes dont la vitesse affichée est de 70 km/h et plus ont fait l’objet d’une analyse de la pollution sonore par le MTQ. Par contre, en 2009 (13 ans plus tard), il est raisonnable de penser que le débit actuel est plus élevé à certains endroits que celui recueilli à l’époque par le MTQ.

Tableau 14.10 : Zone moyenne (en mètres) correspondant à la distance affectée par un niveau sonore déterminé en 1996, de part et d’autre des routes de 70 km/h et plus.

ROUTE	TRONÇON	NIVEAU SONORE MOYEN – FORT	NIVEAU SONORE FAIBLE	NIVEAU SONORE ACCEPTABLE ¹²
		60 dBA et plus	Entre 56 et 59 dBA	55dBA et moins
Rue Principale (PRSF*)	Partie Nord	9 mètres et moins	10 à 19 mètres	20 mètres et plus
Rue Principale (PRSF)	Partie Sud	11 mètres et moins	12 à 25 mètres	26 mètres et plus
138	Limite MRC – Rue Principale (PRSF)	55 mètres et moins	56 à 119 mètres	120 mètres et plus
138	Rue Principale – Côtes St-Antoine	49 mètres et moins	50 à 106 mètres	107 mètres et plus
138	Côtes St-Antoine	55 mètres et moins	56 à 117 mètres	118 mètres et plus
138	Boulevard Mgr-de-Laval (secteur rue de La Lumière)	53 mètres et moins	54 à 113 mètres	114 mètres et plus
138	Boulevard Mgr-de-Laval	45 mètres et moins	46 à 95 mètres	96 mètres et plus
138	Jonction Côte de Pérou – route 381	52 mètres et moins	53 à 112 mètres	113 mètres et plus

¹¹ Le dBA (décibel A) est une unité de mesure du bruit qui permet de tenir compte des capacités de l’oreille humaine. Ainsi, dB signifie «décibel» et les «A» représente la pondération utilisée pour simuler la réponse acoustique de l’oreille humaine. Il s’agit d’une échelle logarithmique.

¹² Le ministère des Transports du Québec préconise un niveau de bruit de 55 dBA Leq 24 h, qui est généralement reconnu comme un niveau acceptable pour les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives.

Tableau 14.10 : Zone moyenne (en mètres) correspondant à la distance affectée par un niveau sonore déterminé en 1996, de part et d’autre des routes de 70 km/h et plus (suite)

ROUTE	TRONÇON	NIVEAU SONORE MOYEN –FORT ¹ 60 dBA et plus	NIVEAU SONORE FAIBLE Entre 56 et 59 dBA	NIVEAU SONORE ACCEPTABLE ¹³ 55dBA et moins
138	Jonction route 381 – St-Hilarion (Ch. Cartier)	43 mètres et moins	44 à 93 mètres	94 mètres et plus
138	Saint-Hilarion (Ch. Cartier) – Limite Est MRC	36 mètres et moins	37 à 78 mètres	79 mètres et plus
381	Partie Sud; avant Saint-Urbain	26 mètres et moins	27 à 57 mètres	58 mètres et plus
381	Partie Nord	12 mètres et moins	13 à 28 mètres	29 mètres et plus
362	Cap-aux-Corbeaux (Baie-Saint-Paul)	22 mètres et moins	23 à 47mètres	48 mètres et plus
362	Cap-aux-Corbeaux (Baie-Saint-Paul)/Les Éboulements	26 mètres et moins	27 à 57mètres	58 mètres et plus
362	Les Éboulements /Limite MRC	22 mètres et moins	23 à 49 mètres	50 mètres et plus
Ch. de la Traverse	Presque en totalité (mis à part une section au nord)	11 mètres et moins	12 à 24 mètres	25 mètres et plus
Ch. des Coudriers	Partie Sud	9 mètres et moins	10 à 21 mètres	22 mètres et plus
Ch. des Coudriers	Partie Est (moyenne calculée**)	7 mètres et moins	8 à 17 mètres	18 mètres et plus

* Rue Principale située dans la municipalité de Petite-Rivière-Saint-François.

** Moyenne calculée à partir des informations inscrites sur la carte. Pour une meilleure localisation (début et fin) des différentes zones de niveau sonore, se référer à la carte 2.4.1 du *Plan de Transport de Charlevoix*, MTQ (2003).

Source : Ministère des Transports du Québec (2003), *Plan de transport de Charlevoix, Diagnostic, Carte 2.4.1*

Réalisation : MRC de Charlevoix

¹³ Le ministère des Transports préconise un niveau de bruit de 55 dBA Leq 24 h, qui est généralement reconnu comme un niveau acceptable pour les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives.

14.1.8 LE TRANSPORT COLLECTIF

La MRC de Charlevoix est desservie par différents modes de transport collectif permettant d’offrir un moyen de déplacement pour ceux qui ne possèdent pas de véhicule individuel ou une alternative à la voiture pour les déplacements à l’intérieur de Charlevoix ou en provenance des régions voisines. Ainsi, il est possible d’utiliser l’autocar (transport régulier ou nolisé), l’autobus scolaire, le transport adapté ou le taxi ou même une combinaison de ces moyens de transport pour se rendre à destination.

Un service de transport interrégional

Le service de transport par autocar est présent depuis plusieurs années dans Charlevoix. Généralement en baisse dû notamment à la progression du nombre de voitures particulières, il reste néanmoins un service de transport important pour la région. Le groupe Intercar est le seul transporteur de la région qui offre une liaison entre Québec et Havre-Saint-Pierre, permettant ainsi de desservir toute la Côte-Nord. Le trajet Québec–Baie-Comeau - Québec est celui qui fait halte dans les différentes municipalités de la MRC de Charlevoix. À tous les jours, à l’intérieur de ce trajet, trois départs (hormis le samedi où il y a deux départs) se font à partir de Québec vers Baie-Saint-Paul et les municipalités environnantes et trois départs (hormis le samedi où il y a deux départs) se font également des municipalités de la MRC de Charlevoix vers la ville de Québec.

Le transport par autocar s’est aussi développé avec le service de transport nolisé. Principalement utilisé par des groupes touristiques, ce service est en croissance depuis 1990¹⁴. L’ouverture du Casino situé dans la municipalité de La Malbaie (MRC de Charlevoix-Est) en 1994 a influencé à la hausse l’utilisation de ce type de transport. Les croisière-excursions pour l’observation des baleines, le ski alpin et les différents attraits naturels (paysages, parcs nationaux) sont des attractions qui suscitent l’intérêt de ces groupes nolisés.

Des moyens de transport locaux et intermunicipaux complémentaires

L’autobus est également utilisé en combinaison avec d’autres moyens de transport pour desservir la clientèle locale. Depuis 1991, la MRC de Charlevoix bénéficie de services de transport adapté gérés par l’organisme Transport Adapté Charlevoix-Ouest (ci après, TACO). Celui-ci offre ses services pour la population possédant un handicap ou à mobilité réduite. Il possède un véhicule (autobus adapté) à cette fin. Par contre, aucun autre moyen de transport en commun n’existait pour les autres usagers.

Depuis 2003, un nouveau service a été développé dans le but d’offrir un service de transport collectif à toute la population. Géré conjointement par TACO et la MRC de Charlevoix, le Transport rural de Charlevoix (ci après, le TRUC) est né d’une intégration des divers modes de transport des personnes existant sur le territoire de la MRC de Charlevoix : taxis, autobus scolaires, autobus du transport adapté et du Centre hospitalier de Charlevoix et Intercar. Pour un prix modique (2\$/trajet en 2010), l’utilisateur obtient un service de transport, sur réservation, selon les différents trajets offerts dans la journée ou déterminés selon ses besoins. Ce service est disponible sept jours sur sept. Il est principalement employé par une population âgée de 50 ans et plus avec un revenu modique pour des motifs liés au loisir ou la santé (rendez-vous médical). Plusieurs travailleurs l’utilisent également pour se rendre à leur lieu de travail.

Dans le but d’offrir une meilleure offre de transport intermunicipal et de façon à diminuer le nombre de véhicules sur nos routes et d’accroître la sécurité des usagers, la MRC de Charlevoix conjointement avec le CLD de la MRC de Charlevoix-Est ont développé en 2008 un autre service : l’*Expressbus de Charlevoix*. Ce service est assuré par les autobus du Groupe Intercar. Au départ, le service était orienté principalement pour répondre aux besoins de certains groupes de travailleurs (particulièrement du milieu hospitalier) qui font la

¹⁴ Source : *Ministère des Transports du Québec (2003), Plan de transport de Charlevoix, Diagnostic*, p. 101.

navette entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail (situés dans la MRC de Charlevoix ou de Charlevoix-Est). D’autres travailleurs prenaient également place à bord de l’un ou l’autre des autobus. Depuis l’automne 2009, de façon à utiliser efficacement les autocars présents sur nos routes, l’horaire a été revu de façon à y combiner aussi le transport des étudiants du Centre d’études collégiales en Charlevoix, situé à La Malbaie. Cette convergence des utilisations a permis d’amortir une partie des coûts du service et d’éliminer un autobus scolaire de la route qui était sous-utilisé. Le service offre actuellement deux départs de La Malbaie et un départ de Baie-Saint-Paul le matin ainsi que deux départs en partance de Baie-Saint-Paul et un départ de La Malbaie, en fin de journée. Les municipalités limitrophes à la route 138 (Saint-Urbain et Saint-Hilarion) sont également desservies par ce service et la majorité d’entre-elles ont un point de service permettant de s’y procurer des billets. Le financement est assuré par la MRC de Charlevoix et le CLD de la MRC de Charlevoix-Est grâce à leur enveloppe respective provenant du programme de *Soutien au transport collectif* du ministère des Transports. Le Centre d’études collégiales en Charlevoix finance également une partie du service.

Finalement, depuis octobre 2009, la municipalité de L’Isle-aux-Coudres a mis en fonction un service de transport adapté pour sa population : *Transport adapté L’Isle-aux-Coudres*. Comme son nom l’indique, ce transport est accessible en priorité aux personnes à mobilité réduite. Une mini-fourgonnette d’une capacité de six passagers offre un service de transport sur le territoire une journée par semaine (actuellement le mardi) pour un coût modique. Selon les besoins, il est possible que le transport quitte occasionnellement l’Isle-aux-Coudres pour rejoindre les municipalités de Baie-Saint-Paul ou de La Malbaie.

Le tableau 14.11 présente l’évolution du service de transport collectif (TRUC) et démontre que le service répond à un besoin réel de la population. Déjà au démarrage, l’objectif de clientèle visée était atteint (Objectif de 3 500 déplacements pour 2003). Avec l’arrivée du service Expressbus et la nouvelle entente avec le Centre d’études collégiales, l’ensemble du transport collectif est plus diversifié et mieux adapté aux besoins des utilisateurs.

Tableau 14.11 : Utilisation et évolution du Transport rural de Charlevoix et de l’Expressbus depuis 2003

TRUC	NOMBRE DE DÉPLACEMENTS	ÉVOLUTION DEPUIS 2003
2003 (Démarrage)	5 583	---
2004	9 641	+ 73 %
2006	11 519	+106 %
2008	17 566	+ 215 %
Expressbus de Charlevoix	NOMBRE DE DÉPLACEMENTS	ÉVOLUTION DEPUIS 2003
2008 (Démarrage)	1100	---
2009	1954	+ 78 %

Source et Réalisation : MRC de Charlevoix, 2009

Le service de taxi est une autre alternative de transport présent dans la MRC de Charlevoix. Actuellement, on compte dix permis de taxis¹⁵ répartis dans l’ensemble de la MRC. Il s’agit d’un secteur en croissance puisqu’en 2002 la MRC comptait sept permis émis sur son territoire. Baie-Saint-Paul est la municipalité comptant le plus de permis avec six. La majorité des municipalités locales sont desservies par un service de taxis. Deux municipalités n’ont aucun point de service; il s’agit de Saint-Urbain et de Petite-Rivière-Saint-François. Par contre, certaines compagnies offrent des services de transport pour longue distance. Le service de taxi est aussi utilisé à la carte par l’organisme de Transport Adapté Charlevoix-Ouest (TACO) ou dans le

¹⁵ Sources des données : Site internet de la Commission des Transports : <http://www.ctq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/secteurs/taxi/taxi-mrc/mrc16.pdf>. Site consulté le 14 octobre 2009.

cadre du projet de Transport rural de Charlevoix (TRUC) qui combinent tous deux différents moyens de transport à l’intérieur de leur offre de services.

Finalement, au nombre des moyens de transport, il faut également mentionner le transport scolaire qui est sous la gestion de la Commission scolaire de Charlevoix. Avec près de 1 300 élèves de niveau primaire et secondaire (année 2009-2010)¹⁶ répartis dans sept établissements, le transport scolaire nécessite 17 véhicules dont trois berlines et un véhicule adapté¹⁷. Avec la diminution du nombre d’élèves, la Commission scolaire a réduit son nombre de véhicules depuis le début des années 90, et conséquemment les budgets reliés à ce poste. Par contre, les statistiques démographiques démontrent qu’entre 2001 et 2006, la baisse du nombre d’enfants âgés de 0 à 4 ans a cessée et cette classe d’âge a même connue une hausse de 1% contrairement à la tendance baissière des 20 dernières années. Cette donnée, combinée avec le bilan migratoire et la répartition des populations sur le territoire pourrait modifier la donne et influencer le transport scolaire dans les prochaines années.

14.1.9 LES PROBLÉMATIQUES ET LES ENJEUX DU TRANSPORT ROUTIER

Le réseau routier dans la MRC de Charlevoix

Dans son ensemble, le système routier sur le territoire de la MRC de Charlevoix est cohérent. La route 138 traverse la MRC selon un axe est-ouest, elle sert à la fois à une circulation extrarégionale (transit) et à une circulation locale (intrarégionale). La route 381 relie la MRC à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean selon un axe nord-sud. La route 362 emprunte un second axe est-ouest uniquement entre les municipalités de Baie-Saint-Paul et de La Malbaie.

Pour qu’un système routier soit efficace il doit non seulement desservir de manière cohérente les territoires qu’il relie mais il doit aussi être en mesure d’offrir des alternatives à la circulation advenant une fermeture prolongée d’un de ses tronçons. Sur ce dernier point, le réseau routier de la MRC de Charlevoix soulève certaines préoccupations. La municipalité de Petite-Rivière-Saint-François n’est accessible que par une seule voie d’accès, la rue Principale. Advenant un bris ou un accident majeur qui empêche la circulation, les résidents seraient isolés. En période hivernale, la municipalité de L’Isle-aux-Coudres et le secteur de Saint-Joseph-de-la-Rive (Les Éboulements) sont aussi exposés à ce risque d’isolement. De manière plus générale, la portion de la route 138 située entre la jonction de la route 360 (MRC de La Côte-de-Beaupré) et la route de Saint-Placide à Petite-Rivière-Saint-François n’offrent aucune alternative de contournement aisément utilisable.

Des traversées d’agglomérations à considérer différemment

La traversée d’un milieu urbanisé peut devenir problématique lorsqu’on tente de faire coexister deux fonctions associées au réseau routier. Une fonction de circulation de transit, qui cherche à traverser un milieu urbain le plus rapidement possible et une fonction de circulation locale qui cherche à accéder à des résidences, des commerces et des services implantés en bordure de la route. Les agglomérations de Baie-Saint-Paul et de Saint-Hilarion (route 138), de Saint-Urbain (route 381) et Les Éboulements (route 362) vivent à des niveaux différents une situation de traversée de milieu urbanisé.

Lors de sa construction, la route 138 constituait une voie de contournement du noyau urbain de Baie-Saint-Paul et du noyau villageois de Saint-Hilarion pour faciliter la circulation de transit. Depuis son ouverture et pour profiter de la nouvelle visibilité et accessibilité qu’offrait cette route, des développements commerciaux et résidentiels se sont graduellement réalisés en bordure de cette voie. Avec le temps, de

¹⁶ Source : Plan triennal de répartition et de destination de ses immeubles 2009-2012, C.S Charlevoix (2009).

¹⁷ Source : M. Harold Maltais, régisseur du transport, C.S. Charlevoix (courriel de réponse datant du 15 octobre 2009)

nouvelles rues locales et de nombreux accès riverains sont venus s’y greffer créant chaque fois de nouveaux points de ralentissement ou de conflit potentiel avec la circulation de transit. La zone agricole protégée est venue, dans une certaine mesure, limiter cette expansion urbaine linéaire.

Dans le cas de Baie-Saint-Paul, le phénomène d’urbanisation de la route 138 a pris le nom de boulevard Monseigneur-de-Laval. La nature des commerces (station-services, hôtel, restauration rapide, grandes surfaces, etc.) reflète encore l’influence de la circulation de transit. L’absence de trottoir, les quatre voies de circulation, la vitesse élevée, les grandes aires de stationnement, créent un milieu inhospitalier pour les piétons, les cyclistes et autres usagers vulnérables. Compte tenu que le boulevard Monseigneur-de-Laval est entièrement urbanisé, que le débit de la circulation locale y est aussi important que celui de la circulation de transit et que la section qualifiée de boulevard est relativement courte (2 km), il s’avère maintenant nécessaire de repenser l’aménagement de cette section pour en faire un véritable boulevard urbain où l’ensemble des usagers peuvent coexister en sécurité. Une réflexion similaire doit également être amorcée à Saint-Hilarion.

Bien que la circulation de transit soit moins importante sur les routes 381 et 362, les noyaux villageois de Saint-Urbain et des Éboulements sont traversés par une route de catégorie régionale. À la différence de la route 138, les routes 381 et 362 n’ont jamais été des voies de contournement, elles ont toujours emprunté le parcours des rues principales traditionnelles autour desquelles les deux villages se sont développés, soit la rue Saint-Édouard à Saint-Urbain et la rue du Village aux Éboulements. Ces rues ont conservé leurs caractéristiques d’origine; elles sont étroites et sinueuses, des trottoirs sont présents, le tissu urbain est serré, la marge de recul des bâtiments est faible, etc. On y trouve toujours des commerces et services essentiels à une vie communautaire. La circulation de transit doit ici s’adapter et respecter la fonction première de ces « rues principales » et les contraintes imposées par le cadre bâti existant.

L’aménagement du territoire en bordure des routes en milieu rural

La traversée des milieux ruraux, c’est-à-dire l’espace entre deux agglomérations, revêt une importance majeure pour l’ensemble de la collectivité. C’est à ces endroits que les routes de transit doivent prioritairement être efficaces et maintenir leur fluidité et leur sécurité de manière à faciliter les échanges. L’efficacité de ces échanges est un facteur non négligeable de la compétitivité économique de la région, en plus de jouer un rôle majeur dans l’efficacité des services d’urgence comme le service ambulancier ou le service incendie.

Au-delà des caractéristiques physiques de la voie et du débit de circulation, les principaux facteurs qui influencent la fluidité de la circulation sur une route sont : le nombre d’intersection, le nombre d’accès (entrée privée) et les types d’usages implantés en bordure de la route. À chaque intersection correspond soit des feux de circulation, une augmentation de la dangerosité ou un ralentissement potentiel dépendant du débit de circulation sur la voie perpendiculaire. L’augmentation du nombre d’entrées privées en bordure des routes du réseau supérieur crée autant de point de ralentissement ou d’accident potentiel. Les services publics comme le transport scolaire (arrêt de la circulation dans les deux sens) ou la cueillette des matières résiduelles avec des arrêts à chaque entrée sont des causes majeures de ralentissement de la circulation et une perte d’efficacité des infrastructures de transport. Finalement, la nature des usages en bordure des routes de transit exerce une influence déterminante sur la fluidité et la sécurité de la circulation. Des usages commerciaux génèrent un flux important d’entrées et de sorties, chacune étant source d’accidents ou de ralentissement. Des usages industriels peuvent aussi induire des ralentissements associés à la circulation lourde ou un trafic intense lié aux horaires de travail.

Dans la MRC de Charlevoix, les principales zones de développement linéaire en bordure du réseau supérieur sont : à Baie-Saint-Paul, la sortie est du boulevard Monseigneur-de-Laval (138), ainsi que dans la partie inférieure de la côte Saint-Antoine. Sur la route 381 au sud du village de Saint-Urbain jusqu’à l’intersection avec le parc industriel. Sur la route 362 à divers endroits, dont aux extrémités du périmètre d’urbanisation du village des Éboulements. Le chemin des Coudriers, à L’Isle-aux-Coudres, connaît aussi un

développement linéaire de plus en plus prononcé. Dans ce dernier cas, la circulation de transit régionale n’est pas affectée, mais la circulation locale peut perdre de son efficacité et la qualité de l’expérience touristique risque de diminuer.

Les préoccupations liées à la multiplication des accès le long du réseau routier supérieur en milieu rural sont amplifiées lorsque le tronçon en question comporte des déficiences géométriques et que le débit de circulation est élevé.

Les entrées d’agglomération

Les entrées d’agglomérations sont le point de rencontre des deux problématiques précédentes, la traversée d’agglomération et l’aménagement du territoire en bordure des routes en milieu rural. L’absence de démarcation claire entre les milieux urbains et les milieux ruraux crée une confusion chez l’usager de la route qui l’empêche de bien adapter sa conduite au milieu traversé, ce qui augmente le risque d’accident. Les entrées d’agglomération sont la plupart du temps des endroits mal définis qui n’est ni totalement urbain ni totalement rural et qui présentent des risques importants pour les piétons et les autres usagers vulnérables. Les usages ou constructions à ces endroits sont d’une grande variété, allant des fonctions résidentielles aux fonctions commerciales et industrielles et habituellement, ces secteurs sont sans grand intérêt sur le plan visuel.

Les principaux secteurs de la MRC qui présentent, à la fois, une circulation de transit et des entrées d’agglomération mal définies sont; l’entrée est de Baie-Saint-Paul, l’entrée sud de Saint-Urbain et les entrées est et ouest des Éboulements (village). Les noyaux villageois de Petite-Rivière-Saint-François, des secteurs de Saint-Bernard et de Saint-Louis (entrée nord) à L’Isle-aux-Coudres présentent aussi des entrées de village mal définies. Mais, dans ces derniers cas, en l’absence d’une circulation de transit importante, la problématique se situe plus au niveau de la perception visuelle des lieux. Plus précisément, il s’agit du risque d’une graduelle uniformisation des paysages ruraux et urbains. Au contraire de cette tendance, les municipalités qui s’efforcent de maintenir une diversité de paysages clairement définis et bien démarqués les uns par rapport aux autres offrent des milieux de vie diversifiés aux résidents et proposent aux visiteurs une expérience de découverte aux multiples facettes.

La congestion urbaine à Baie-Saint-Paul

Comme mentionné à la section 14.1.5 sur le portrait des déplacements, en période estivale, aux heures de pointe, un phénomène récurrent de congestion urbaine apparaît sur les rues Ambroise-Farfard (362) et Forget au centre-ville de Baie-Saint-Paul. Ce phénomène s’explique par la convergence du trafic de la rue de la Lumière (362) et de la rue Forget sur le tronçon de la rue Ambroise –Fafard située entre la rue Forget et la rue Sainte-Anne. À cet endroit, la portion de la rue Ambroise-Farfard agit comme un goulot d’étranglement. Passé cette section, le trafic se répartit sur la rue Leclerc (362), la rue Saint-Jean-Baptiste et la rue Sainte-Anne. Il faut rappeler que le projet d’hôtel, d’une gare et d’un marché public sur la rue Ambroise-Farfard (ancienne ferme Filbaie) risque d’accentuer la congestion estivale dans le centre-ville de Baie-Saint-Paul.

Il n’existe pas de solution facile pour régler cette problématique. La trame villageoise traditionnelle du centre-ville de Baie-Saint-Paul, avec ses rues étroites et sinueuses, les bâtiments serrés les uns contre les autres et la présence des fonctions institutionnelles doit être conservée prioritairement. Il s’agit du cœur historique de Baie-Saint-Paul et de la source de son attrait et de sa spécificité. Les aides à la circulation piétonne doivent aussi être maintenues avec le vieillissement projeté de la population et dans le but de faciliter la traversée des rues par les jeunes familles. Certains travaux en cours aideront, dans une certaine mesure, à améliorer la situation. Par exemple, l’ouverture de la rue René-Richard vers la rue de la Lumière offrira une alternative à ceux dont la destination est l’aréna, l’hôtel de ville, la bibliothèque ou l’école primaire Sir-Rodolphe-Forget. Néanmoins, la ville de Baie-Saint-Paul pourrait identifier un ou des corridors de déplacements alternatifs qui minimisent les incidences sur le cadre bâti ancien et permettent de contourner la portion de la rue Ambroise-Farfard d’où origine la congestion. De même, d’autres solutions pourraient être envisagées pour favoriser une diminution de la circulation automobile comme le développement et l’encouragement du transport actif, le

télétravail et une plus grande flexibilité dans les heures de travail des entreprises. L’identification préliminaire de ces options alternatives devra ensuite orienter les choix de la municipalité en matière d’aménagement ou d’urbanisme, plus particulièrement en ce qui concerne les usages autorisés, la trame de rue projetée, les densités prescrites et les marges de recul en bordure de ces corridors.

Le camionnage

L’établissement, par le MTQ, d’un réseau de camionnage avec les interdictions et les restrictions qui y sont associées a contribué à orienter la circulation lourde sur les routes les plus aptes à recevoir ce type de véhicule. Conséquemment, la route 138 présente une proportion importante de circulation lourde qui varie de 16% à 19% selon les tronçons. Les principales problématiques se situent au niveau de l’adéquation de la route, plus particulièrement dans les côtes importantes qui n’ont pas de voies lentes ascendantes ou descendantes (côte à Matou) et au niveau des traversées d’agglomération de Baie-Saint-Paul, de Saint-Hilarion, de Saint-Urbain et des Éboulements. À ces endroits, la circulation lourde peut représenter une source de conflit potentiel avec les riverains au niveau de la vitesse pratiquée et du bruit du frein-moteur.

Comme mentionné dans la section précédente, les municipalités locales peuvent, avec l’accord du MTQ, interdire certaines routes de responsabilité locale à la circulation lourde. Cette opportunité a permis à plusieurs municipalités de régler des problématiques locales associées au camionnage. Selon les besoins, les municipalités peuvent revoir ou ajouter des interdictions à ce réseau de camionnage intermunicipal. La principale problématique régionale que la MRC perçoit réside dans la mise en place d’une signalisation efficace et uniforme dans les différentes municipalités.

La côte à Godin (Les Éboulements) est interdite aux camions lourds par une entente de *réseau de camionnage intermunicipal*. Malgré cette entente et la présence d’un panneau de signalisation, il arrive que des véhicules lourds, dont quelques fois des autobus de passagers, l’utilisent pour accéder au secteur de Saint-Joseph-de-la-Rive ou à L’Isle-aux-Coudres. Cette côte est étroite et comporte des pentes abruptes et plusieurs courbes très prononcées. Elle n’est pas appropriée pour ces véhicules et présente un danger pour les passagers et les autres véhicules y circulant. Une amélioration de la signalisation doit être envisagée.

À L’Isle-aux-Coudres, la portion sud du chemin de la Traverse est marquée par une pente courte mais prononcée qui complique l’entretien de la route et le passage des camions. La municipalité a adopté une interdiction de passage de camions et autobus de 3 000 kg et plus à cet endroit. Ces véhicules doivent utiliser l’un des embranchements du chemin de la Baleine pour rejoindre le chemin des Coudriers, ce qui permet de libérer une partie du chemin des Coudriers de la circulation lourde au bénéfice de la circulation locale. Cette section du chemin des Coudriers, directement en bordure du fleuve, fait l’objet d’un aménagement de la part de la municipalité qui veut y intégrer une bande cyclable. La municipalité devra soumettre cette interdiction au ministère des Transports pour qu’elle puisse entrer en vigueur.

Le financement de l’entretien du réseau de routes locales

Les municipalités ont toutes un réseau de routes locales à leur charge. Ce réseau de routes se compose des rues de nature urbaine à l’intérieur des villages ou des agglomérations et des routes locales en milieu rural. Règle générale, l’entretien de ces chemins en milieu rural est nécessaire pour soutenir des activités économiques axées sur la mise en valeur des ressources agricoles ou forestières. L’entretien de ces routes (rangs) par la municipalité locale rend aussi service aux résidents qui s’y sont établis. La municipalité de Saint-Hilarion vit une situation particulière, elle compte un kilométrage élevé de route locale à sa charge par rapport à sa richesse foncière ou par rapport à sa population. Ainsi, selon un ratio basé sur sa population, elle compte de trois à quatre fois plus de routes locales à sa charge que les autres municipalités de la MRC. Cette situation ne découle pas d’une décision de la municipalité de Saint-Hilarion. Au 19^e siècle, pour des raisons d’occupation du territoire, l’état a créé par procuration le canton de Settrington (futur Saint-Hilarion), a divisé ce canton en rangs et en lots qui furent par la suite distribués pour la colonisation du pays. La situation problématique actuelle découle de ces décisions.

Malgré un financement pour l’entretien de son réseau local dans le cadre du programme d’amélioration du réseau routier du gouvernement provincial, la municipalité de Saint-Hilarion assume une charge financière très lourde qui affecte directement sa capacité d’intervention dans les autres champs de responsabilité municipale (loisir et culture, hygiène du milieu, urbanisme, etc.). Pour ces raisons, la MRC demande au ministère une reclassification de certains tronçons de routes (voir section 14.14 *Politiques d’aménagement des transports* et le tableau 14.13.

La mesure d’imposition de droits aux exploitants de carrières et de sablières

Pour tenter de palier à une partie des coûts d’entretien des routes locales dû au passage des véhicules lourds reliés à l’exploitation des carrières et des sablières, le gouvernement a adopté en 2008 le projet de loi 82 qui élabore une mesure d’imposition de droits aux exploitants de carrières et de sablières au bénéfice des municipalités ou des MRC. Considérant que les réserves minérales ne peuvent être portées au rôle et comparativement à certaines entreprises qui possèdent des bâtiments (industries forestières, minières ou manufacturières) avec une valeur foncière élevée, l’impôt foncier pouvant être imposé aux carrières et aux sablières (sites) donne des montants plutôt faibles aux municipalités. Le projet de loi 82 oblige ainsi les municipalités ou les MRC dont le territoire comprend le site d’une carrière ou d’une sablière à constituer un fonds, par règlement, qui servira à la réfection et à l’entretien des voies publiques municipales. Ce fond est financé au moyen d’un droit perçu auprès des exploitants de ces carrières et sablières. L’imposition de ces droits est entrée en vigueur le 1er janvier 2009.

L’intermodalité entre le camionnage et les autres modes de transport

L’intermodalité est un principe général dans le domaine des transports vers lequel il faut tendre pour optimiser l’efficacité et réduire les coûts directs et indirects qui découlent des déplacements sur de longues distances des marchandises ou des personnes sur le territoire. Cela dit, l’intermodalité liée au camionnage implique l’aménagement d’une aire de transbordement de grande superficie sur des sites situés en bordure de la voie ferrée ou d’un port commercial. À ces endroits, de nombreux véhicules lourds transitent, des véhicules-élévateurs s’affairent et d’importantes quantités de marchandises diverses sont entreposées. Ces activités de nature para-industrielle génèrent automatiquement des contraintes de voisinage majeures liées au bruit, à la poussière et aux risques d’accidents.

Comme indiqué dans la section de la problématique liée au transport ferroviaire, aux endroits où la voie ferrée traverse les agglomérations de Petite-Rivière-Saint-François, de Baie-Saint-Paul et de Saint-Joseph-de-la-Rive, il n’existe aucun site approprié pour l’aménagement d’une véritable aire de transbordement de marchandises. À ces endroits, la voie ferrée traverse des milieux déjà construits à des fins résidentielles ou de villégiature, des aires récréatives ou de conservation, des zones inondables, etc. Sans compter que la voie ferrée, dans la MRC de Charlevoix, est toujours éloignée de la route 138, laquelle a été retenue par le MTQ pour y orienter le camionnage de transit. Tous ces éléments s’ajoutent au fait qu’il existe déjà une aire de transbordement (camion/train) à Clermont, dans la MRC voisine située à moins de 40 kilomètres de Baie-Saint-Paul.

Finalement, il n’y a pas non plus de port commercial sur le territoire de la MRC de Charlevoix et l’aménagement d’un tel équipement de transport impliquerait des coûts financiers, sociaux et environnementaux très importants. Surtout avec la présence du port de Pointe-au-Pic (La Malbaie) situé à moins de 50 kilomètres à l’est de Baie-Saint-Paul et le port de Québec situé à moins de 100 kilomètres à l’ouest.



Source : Ruralys

14.2 LE TRANSPORT FERROVIAIRE

14.2.1 DESCRIPTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE

La MRC de Charlevoix est traversée d’est en ouest par une voie ferrée reliant la ville de Québec (et le reste du continent nord-américain) à la ville de Clermont dans la MRC voisine de Charlevoix-Est. Ce tronçon ferroviaire construit au début du 20^e siècle est localisé en bordure du fleuve Saint-Laurent, il est d’une longueur totale de 148 kilomètres dont environ 52 kilomètres se situent sur le territoire de la MRC de Charlevoix.

Le chemin de fer traverse les zones urbanisées des municipalités de Petite-Rivière-Saint-François, de Baie-Saint-Paul et des Éboulements (secteur de Saint-Joseph-de-la-Rive). La traversée des milieux bâtis présente certaines contraintes. Ainsi, la vitesse des trains est limitée et à plusieurs endroits l’emprise ferroviaire traverse le réseau routier municipal ainsi que plusieurs dizaines d’accès à des terrains privés. Au niveau de la construction, la structure de la voie ferrée présente certaines particularités. Sur l’ensemble de son parcours, le MTQ a répertorié deux tunnels et 900 ponts ou ponceaux, soit une traverse de cours d’eau à tous les 165 mètres en moyenne, ce qui complexifie l’entretien et augmente les coûts qui y sont reliés. Finalement, sa localisation en bordure du fleuve fait que la fondation de la voie est, à certains endroits, exposée aux vagues, aux fortes marées et aux mouvements de glace qui sont susceptibles de participer à sa dégradation.

Jusqu’à présent, la principale vocation du chemin de fer était liée au transport de marchandises. Une cour de transbordement pour le bois d’œuvre, aménagée en 1996 à Clermont (MRC de Charlevoix–Est) et utilisée principalement par des entreprises de la Côte-Nord, a permis d’éliminer l’équivalent de 10 000 chargements de fardiers de la route 138 entre Clermont et la ville de Québec pour l’année 2000. De plus, l’usine de pâte et papier (Abitibi-Bowater) de Clermont utilise aussi le chemin de fer pour le transport de copeaux et du papier journal. Toujours selon les données du MTQ, cela a représenté, en 2000 l’équivalent de 12 000 chargements de fardiers qui également n’ont pas eu à emprunter la route 138. Sur le territoire de la MRC de Charlevoix, les équipements ferroviaires actuels consistent, en plus de la voie ferrée, à deux aires de chargement (non en opération) localisées à Baie-Saint-Paul et à Saint-Joseph-de-la-Rive et à une courte voie parallèle à Petite-Rivière-Saint-François (secteur des Prairies) pour le stationnement de wagons. Il est important de mentionner que dans la municipalité de La Malbaie (MRC de Charlevoix-Est) il y a un embranchement fonctionnel de la voie ferrée menant au port de Pointe-au-Pic, permettant ainsi une intermodalité avec le transport maritime accessible à l’année. Présentement, le MTQ juge que la voie ferrée est sous-utilisée et qu’environ 10 fois plus de wagons pourraient être utilisés.

Depuis 2009, le chemin de fer appartient au Groupe Le Massif inc. qui entend l’utiliser, entre autres, pour des fins de développement récréotouristique dans le cadre de son projet *Le Massif de Charlevoix*. En effet, des navettes touristiques permettront de relier la ville de Québec au centre de ski Le Massif, à Baie-Saint-Paul et à La Malbaie. Le Groupe Le Massif inc. procède à la réfection des infrastructures ferroviaires, à la construction d’une gare à Petite-Rivière-Saint-François, de même qu’à l’aménagement d’une antenne (bretelle de service) et d’une gare à Baie-Saint-Paul et ce pour l’entrée en fonction du Train touristique et de sa navette, prévue en 2011.

La réfection de la voie ferrée et le développement de ses infrastructures représentent actuellement l’un des projets d’envergure dans le domaine du transport et du développement récréotouristique de la région. La mise en marché d’un train panoramique touristique reliant Québec à La Malbaie, d’une navette reliant Baie-Saint-Paul à Petite-Rivière-Saint-François et la construction de gares ou de points d’arrêt dans les municipalités de Petite-Rivière-Saint-François, Baie-Saint-Paul et Saint-Joseph-de-la-Rive (en ce qui concerne la MRC de Charlevoix) sont les éléments importants du projet. Il est prévu que le train touristique offre un service

régulier durant les saisons estivales et hivernales et qu’un service nolisé soit disponible en automne et au printemps¹⁸.

14.2.2 LES PROBLÉMATIQUES ET LES ENJEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Une localisation à la fois avantageuses et problématique

La présence d’une voie ferrée sur le territoire de la MRC de Charlevoix est un atout indéniable pour le transport. Il s’agit d’une alternative intéressante à la route 138 pour le transport lourd. La voie ferrée offre des possibilités de liens intermodales avec le camionnage et le transport maritime et, par ce chemin de fer, la MRC de Charlevoix est liée à l’ensemble du réseau ferroviaire nord américain en passant par la ville de Québec.

Par contre, compte tenu de la topographie accidentée de Charlevoix et de sa localisation en bordure du fleuve, la majeure partie de la voie ferrée n’est pas accessible aux véhicules routiers. Les seuls endroits où la voie ferrée est accessible par le réseau routier sont dans les agglomérations de Petite-Rivière-Saint-François, de Baie-Saint-Paul et dans la municipalité des Éboulements (secteur de Saint-Joseph-de-la-Rive et de Cap-aux-Oies). Dans tous ces lieux, des contraintes majeures compliquent ou limitent les possibilités d’utilisation de la voie ferrée à des fins de transport de marchandises. Ainsi, à ces endroits, la voie traverse soit des zones déjà construites à des fins résidentielles, de villégiature ou des zones récréatives. Les aires de chargement (partiellement aménagées) de Baie-Saint-Paul et de Saint-Joseph-de-la-Rive sont de petites dimensions, près de milieux habités et pour y accéder il est nécessaire d’emprunter des rues résidentielles étroites et sinueuses (rue Sainte-Anne à Baie-Saint-Paul) où des côtes abruptes (Grande côte aux Éboulements). De plus, il n’existe pas en bordure de la voie ferrée de grands terrains vacants propices à la localisation d’entreprises habituellement associées au transport ferroviaire. Précisons qu’un rapport conjoint entre la Fédération canadienne des municipalités et l’Association des chemins de fer du Canada recommande une marge de recul de 300 mètres entre une cours de triage de marchandises et les usages résidentiels. Dans la MRC de Charlevoix, la voie ferrée traverse déjà des zones résidentielles ou de villégiature, des sites récréotouristiques à fort potentiel, des zones inondables, des milieux argileux, des habitats fauniques, etc. L’ensemble de ces éléments limite sérieusement les possibilités d’un développement industriel ou commercial associé au transport ferroviaire sur le territoire de la MRC de Charlevoix. Cependant, ces mêmes éléments créent de nombreuses possibilités d’utilisation de la voie ferrée à des fins récréatives ou touristiques.

L’attrait du fleuve, la proximité du centre de ski Le Massif à Petite-Rivière-Saint-François, la traversée des noyaux villageois, l’accès aux équipements culturels de Baie-Saint-Paul, le village de Saint-Joseph-de-la-Rive, son lien maritime avec L’Isle-aux-Coudres, l’important bassin de population de la ville de Québec, les équipements touristiques de Saint-Irénée et de La Malbaie dans la MRC voisine sont tous des éléments qui militent en faveur de l’établissement d’un corridor ferroviaire récréatif qui relie des sites ou des équipements récréatifs déjà existants ou à développer.

L’emprise de la voie, un potentiel en soi

L’emprise de la voie ferrée est une propriété privée pratiquement d’un seul tenant qui relie la ville de Québec à Clermont (MRC de Charlevoix-Est) en traversant l’ensemble de la MRC de Charlevoix. Cette caractéristique du découpage foncier est en soi un atout dans la mesure où il est possible de concevoir des projets d’utilisation de cette emprise, exceptionnelle par sa localisation et sa longueur, avec un seul propriétaire plutôt que devoir discuter ou négocier avec des centaines de propriétaires aux objectifs souvent divergents. Que son utilisation soit centrée sur le transport lourd et/ou qu’elle devienne un corridor récréatif, il est impératif de conserver dans son intégralité cette emprise.

¹⁸ Source : Groupe Le Massif inc. (2005), *Territoire Le Massif, Plan directeur*, p. 62.

Barrière ou accès au fleuve

La presque totalité de l’emprise de la voie ferrée se situe sur le bord du fleuve, cette caractéristique donne l’impression que cette emprise donne accès au fleuve et à son littoral. Dans les faits, l’emprise de la voie ferrée est une propriété privée où toute circulation est formellement interdite, entre autres, pour des raisons de sécurité. Même la traversée perpendiculaire de la voie pour descendre sur la plage ou les battures du fleuve n’est pas possible sans un passage à niveau ou un droit de passage dûment enregistré.

Puisque l’accès au fleuve est une des bases sur lesquelles l’aménagement du territoire de la MRC de Charlevoix doit s’articuler, il convient, de concert avec le propriétaire de chemin de fer, de favoriser l’accessibilité au fleuve sans compromettre la sécurité de la population ou affecter indûment l’efficacité de la circulation ferroviaire.

14.3 LE TRANSPORT MARITIME

14.3.1 DESCRIPTION DU TRANSPORT MARITIME

La portion fluviale de la MRC de Charlevoix fait partie d’un vaste système de transport maritime « Saint-Laurent-Grands-Lacs » qui permet aux navires de parcourir 3 700 kilomètres de l’océan Atlantique jusqu’au Lac Supérieur situé au cœur du continent. Ce système de transport maritime se divise en trois tronçons : la section fluviale (du Golfe à Montréal), la section de la voie maritime (les écluses de Montréal jusqu’aux lacs Ontario et Érié) et la section des Grands Lacs (Huron, Michigan et Supérieur). La section fluviale fait 1 600 km de long. En aval de la ville de Québec la profondeur de la voie fait au moins 12,5 mètres et permet le passage de navire de 150 000 tonnes. Chaque année, on estime entre 11 000 et 13 000 le nombre de passages de navires de marchandises dans la section fluviale¹⁹.

En terme d’intensité d’utilisation, la portion située entre le Saguenay et la ville de Québec voit passer un flux de 63,5 millions de tonnes métriques de fret, comparativement à 82,7 MTm à l’entrée du Golfe et 32,2 MTm en amont de Montréal (données de 2000)²⁰. Ce trafic maritime lié au transport de marchandises emprunte l’étroit chenal situé entre l’île-aux-Coudres et le rivage des municipalités des Éboulements, de Baie-Saint-Paul et de Petite-Rivière-Saint-François.

La MRC de Charlevoix ne dispose d’aucun port faisant partie du réseau portuaire commercial stratégique du MTQ. Le plus proche étant celui de Pointe-au-Pic (La Malbaie) dans la MRC voisine. Ce port bénéficie d’un lien intermodal avec le transport ferroviaire. Ainsi, les aires de chargement (partiellement aménagées) en bordure de la voie ferrée à Baie-Saint-Paul et à Saint-Joseph-de-la-Rive peuvent donner accès indirectement à la desserte maritime du Saint-Laurent (voir la section 14.2.2).

Tableau 14.12 : Infrastructures et équipements maritimes présents sur le territoire de la MRC de Charlevoix en 2009

MUNICIPALITÉS	QUAI	FONCTION	CHANTIER MARITIME	MARINA	MUSÉE MARITIME
Baie-Saint-Paul	X	Récréation		X	
Les Éboulements	X	Gare fluviale (traversier)	X		X

¹⁹ <http://www.lesaint-laurent.com/pages/descriptionglobaledusysteme.asp> (novembre 2009)

²⁰ Idem

L’Isle-aux-Coudres	X (2)	Gare fluviale (traversier); Récréation	X	X*	
Petite-Rivière-Saint-François	X	Récréation			

Source et réalisation : MRC de Charlevoix, 2009

* La marina n’est utilisée actuellement que comme relais pour les bateaux qui attendent une marée ou des courants plus favorables. Il n’y a aucun service disponible; la Capitainerie a été démolie. La marina se situe à proximité du quai du traversier (secteur St-Bernard).

Les équipements et services maritimes sur le territoire de la MRC de Charlevoix

On dénombre dans la MRC de Charlevoix cinq quais à caractère public dont trois ont une vocation récréative locale (Petite-Rivière-Saint-François, Baie-Saint-Paul, Isle-aux-Coudres (secteur Saint-Louis)) alors que les deux autres, situés à Saint-Joseph-de-la-Rive et à L’Isle-aux-Coudres (secteur Saint-Bernard), ont une vocation liée au service de traversier et disposent chacun d’une gare fluviale. En plus des quais, on dénombre deux ports de plaisance (marinas) à Baie-Saint-Paul et à L’Isle-aux-Coudres (secteur Saint-Bernard). Notons que le quai récréatif dans le secteur de Saint-Louis (L’Isle-aux-Coudres) sert également comme débarcadère pour les petites embarcations. Un chantier maritime d’importance disposant d’une rampe de mise à l’eau (Industries Océan inc.) à L’Isle-aux-Coudres et un autre situé à Saint-Joseph-de-la-Rive (Chantier maritime du Musée maritime de Charlevoix).

Ce dernier, situé à proximité du quai municipal, a également une vocation d’interprétation historique liée, entre autres, à l’histoire du Groupe Desgagnés qui a vu le jour à Saint-Joseph-de-la-Rive. Le tableau 14.12 dresse le portrait des principaux équipements et infrastructures maritimes et de leur localisation.

Le service de traversier

L’Isle-aux-Coudres est reliée à Saint-Joseph-de-la-Rive (municipalité des Éboulements) par un service de traversiers gratuit qui effectuent un grand nombre de déplacements quotidiens. Entre le 1^{er} avril 2008 et le 31 mars 2009, 11 448 traversées ont été effectuées d’une rive à l’autre transportant plus de 550 000 passagers dont 335 000 personnes (60%) durant les mois de juin, juillet, août et septembre. En période estivale (fin juin au début septembre), des départs ont lieu entre 6h00 et 23h00 et nombre d’entre eux se font en alternance de chaque côté de la rive. En période hivernale (basse saison), 18 traverses quotidiennes s’effectuent pour joindre l’une ou l’autre des rives, et ce entre 7h00 et 23h00. Depuis les cinq dernières années, la fréquentation de la traverse est en diminution. En effet, selon les données recueillies auprès de la Société des Traversiers²¹, le nombre de véhicules et conséquemment de passagers sont à la baisse (Respectivement -9% et -12%²²).

14.3.2 LES PROBLÉMATIQUES DU TRANSPORT MARITIME

Une activité économique toujours présente

Même si l’ère du transport par goélette est révolue, de nombreuses entreprises de construction, d’entretien et de réparation navale telles qu’ *Industries Océan inc*, le *Groupe Dufour*, et les entreprises *Mailloux & Leclerc Inc* à L’Isle-aux-Coudres, l’entreprise *RTM Construction* à Petite-Rivière-Saint-François et le *Chantier maritime de Saint-Joseph-de-la-Rive* aux Éboulements sont toujours actives et maintiennent un important lien économique avec le transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent. Il importe de conserver ces activités

²¹ Société des traversiers du Québec, Rapport annuel de gestion 2008-2009, p.15 à 17.

²² Nombre de véhicules transportés en 2004-’05 : 314 402 comparativement à 287 270 en 2008-’09. Nombre de passagers transportés en 2004-’05 : 632 303 comparativement à 557 332 en 2008-’09.

économiques. Toutefois, l’absence de port commercial en eau profonde dans ces municipalités limite les possibilités de tirer tous les avantages envisageables de la proximité de la voie navigable du Saint-Laurent. Le port commercial le plus près est à La Malbaie (Pointe-au-Pic) dans la MRC voisine.

Un mode de transport qui présente des avantages

Le transport des marchandises par bateaux présente certains avantages, il permet de diminuer le nombre de véhicules lourds sur nos routes et il contribue ainsi à réduire les coûts publics liés à l’entretien et aux réparations des principales voies de circulation routières. Le transport maritime présente le meilleur ratio d’efficacité énergétique (distance parcourue par tonne de fret avec un litre de carburant) comparativement au transport ferroviaire ou terrestre²³.

Conséquemment, ce mode de transport émet moins d’émissions de gaz à effet de serre que ses concurrents. Par contre, le transport maritime, dans sa forme actuelle, est conçu principalement pour des clients qui ont de grandes quantités de marchandises à déplacer sur de longues distances.

Les aires d’attente pour le traversier

Les aires d’attente pour le traversier de Saint-Joseph-de-la-Rive et de L’Isle-aux-Coudres sont aménagées à même des rues existantes. En période de pointe, chacune de ces files d’attente peuvent atteindre plus de 50 véhicules et s’étendre sur plusieurs centaines de mètres. À Saint-Joseph-de-la-Rive, la file d’attente s’étire le long de du chemin du Quai, en milieu urbanisé, où de nombreuses résidences sont construites. Il arrive que des automobilistes immobilisent leurs véhicules devant une entrée privée, empêchant ainsi le résident de sortir de chez lui. À L’Isle-aux-Coudres, la file d’attente utilise une voie de la rue du Port. Cette rue est en fait une côte abrupte où les automobilistes doivent utiliser leur frein à main pour s’immobiliser de manière sécuritaire. La forte pente limite les possibilités pour les usagers de la traverse de s’éloigner de leur véhicule pour meubler le temps d’attente. Dans les deux cas, les caractéristiques physiques des aires d’attente, milieu urbanisé à Saint-Joseph-de-la-Rive et pente forte à L’Isle-aux-Coudres, limitent grandement les possibilités de correction ou d’intervention. Autre effet indirect de la traverse, la concentration d’une cinquantaine de véhicules sur le traversier provoque à leur sortie des déplacements groupés le long des routes, créant ainsi des convois suffisamment longs pour nuire temporairement mais répétitivement à la sécurité et à la fluidité de la circulation sur les routes de Saint-Joseph-de-la-Rive et de L’Isle-aux-Coudres.

14.4 LE TRANSPORT AÉRIEN

14.4.1 DESCRIPTION DU TRANSPORT AÉRIEN

La MRC de Charlevoix n’est pas dotée d’un aéroport. L’aéroport international Jean-Lesage de Québec est situé à environ 115 kilomètres de Baie-Saint-Paul tandis que l’aéroport régional le plus près est situé à Saint-Irénée (MRC de Charlevoix-Est) à environ 35 kilomètres de Baie-Saint-Paul. Cet équipement (aéroport de Charlevoix YML) est doté d’une piste de 1 370 mètres de long sur 45 mètres de large, il accueille des avions durant la période de mai à novembre, il est doté d’un aérogare et de deux réservoirs de carburant, d’un stationnement et d’un hangar pour les petits appareils. Cet aéroport génère un trafic aérien de près de 2 000 mouvements.

²³ <http://www.lesaint-laurent.com/pages/faitsetchiffres.asp>

Par contre quelques infrastructures permettent de recevoir localement de petits avions ou des hélicoptères sur le territoire de la MRC de Charlevoix. D’abord, une entreprise (Héli-Charlevoix) offre des vols nolisés en hélicoptère pour excursions, vols utilitaires ou pour affaires. Cette entreprise, et son site d’atterrissage/décollage, est localisée à Baie-Saint-Paul à l’intersection des routes 138 et 381. Également, un autre site pour hélicoptères se situe dans la municipalité de Baie-Saint-Paul, près du boulevard Monseigneur-de-Laval (Compagnie Tremblay). Cette infrastructure est reconnue par les autorités gouvernementales. Dans le secteur du boisé du Quai à Baie-Saint-Paul existe un troisième site qui est quant à lui utilisé pour l’aviation légère durant quelques semaines par année. Une aire gazonnée est ainsi utilisée pour le départ et l’arrivée de planeurs durant les mois de septembre et d’octobre lorsque les conditions sont propices pour le vol à voile. Remorqué un à un par un petit avion à moteur, un groupe d’une dizaine de ces engins reviennent année après année à cet endroit pour y pratiquer cette activité de loisirs.

Finalement, à L’Isle-aux-Coudres existe une petite piste d’atterrissage (gazon et gravier) de nature privée utilisée à des fins récréatives. Il n’y a pas de services disponibles sur le site. Cette piste est aussi reconnue par les autorités gouvernementales. La piste de L’Isle-aux-Coudres, pratiquement située au niveau de la mer, peut offrir une alternative aux autres pistes lorsque les conditions de visibilité y sont moins bonnes.

14.4.2 LES PROBLÉMATIQUES DU TRANSPORT AÉRIEN

Il n’y a pas de problématique majeure liée au transport aérien dans la MRC de Charlevoix. Nous pouvons souligner l’importance de maintenir un lieu d’atterrissage à L’Isle-aux-Coudres en cas d’urgence de manière à briser l’isolement de l’île advenant un problème avec le service de traversier. La localisation actuelle des équipements liés au transport aérien dans la MRC de Charlevoix et leur intensité d’utilisation soulèvent peu de conflit de voisinage lié au bruit des atterrissages et des décollages actuellement. Notons qu’il s’agit là d’une problématique de nature locale qui devrait être traitée au niveau de la réglementation municipale.

14.5 LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES

La Loi sur l’aménagement et l’urbanisme (LAU) comporte des exigences à l’égard du transport à l’intérieur de la planification régionale du territoire. Ainsi, le schéma d’aménagement doit se composer de différentes informations. Premièrement, il doit indiquer et localiser les infrastructures et les équipements de transport terrestres importants existants et ceux en projet. Ensuite, il doit identifier les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l’occupation du sol à proximité de ce dernier est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général.

Dans une optique d’utilisation optimale des infrastructures en place et de rationalisation des coûts, le ministère accorde la priorité de ses interventions vers la remise en état des infrastructures existantes plutôt que dans le développement de nouvelles. De plus, il favorise une approche de planification intégrée du territoire qui permet d’identifier des obstacles (contraintes) au développement et ainsi planifier le développement de façon à limiter ou éviter les contraintes qui pourraient y être associées. C’est dans cette optique que le MTQ a élaboré la Politique sur le bruit routier. Également, toujours dans une optique où le développement du territoire a des impacts sur le transport, et vice versa, le MTQ soulève la problématique de l’étalement urbain de type linéaire en bordure des voies de circulation. Phénomène toujours actuel et dont les conséquences affectent la planification, le développement, l’amélioration et l’entretien du réseau routier supérieur comme la route 138.

14.6 LES GRANDES ORIENTATIONS D’AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU ROUTIER

Grandes orientations :

- ❑ Améliorer la sécurité sur l’ensemble du réseau routier de la MRC de Charlevoix;
- ❑ Améliorer la sécurité pour les usagers (voitures, cyclistes, piétons) des réseaux routiers urbains;
- ❑ Maintenir et améliorer la fluidité et la sécurité sur les routes du réseau supérieur (routes 138, 362, 381, 175 et 169) à l’extérieur des périmètres d’urbanisation;
- ❑ Améliorer la sécurité, la qualité de vie et la cohabitation des activités à l’intérieur des périmètres d’urbanisation traversés par les routes du réseau supérieur;
- ❑ Participer au développement de modes de transport collectif efficace, écologique, économique et sécuritaire;
- ❑ Favoriser les modes de transport actif;
- ❑ Favoriser, aux endroits appropriés, l’utilisation et le développement des équipements intermodaux dans une perspective et une approche interrégionale;
- ❑ Rechercher, à long terme, des alternatives pour éliminer ou réduire le phénomène d’enclavement routière qui peut affecter les agglomérations de Petite-Rivière-Saint-François, du secteur de Saint-Joseph-de-la-Rive et de L’Isle-aux-Coudres.

14.7 LES OBJECTIFS D’AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU ROUTIER

Objectifs d’aménagement :

- Établir un cadre normatif applicable aux terrains en bordure de certaines routes du réseau supérieur (routes 138, 362 et 381 (tronçon entre la route 138 et l’entrée du Parc industriel));
- Poursuivre le développement du transport collectif (TRUC, Expressbus) et le soutien aux organismes responsables de ces modes de transport (TACO);
- Entreprendre ou poursuivre, en partenariat avec le MTQ, les démarches de planification pour définir une politique d’aménagement des terrains situés en bordure du réseau routier pour l’amélioration des traversées d’agglomération de Baie-Saint-Paul, Saint-Hilarion, Saint-Urbain et Les Éboulements;
- Soutenir la recherche et l’analyse de solutions alternatives qui favoriseraient une plus grande fluidité de la circulation automobile au centre-ville de Baie-Saint-Paul, particulièrement sur la rue Ambroise-Fafard en période estivale;
- Poursuivre le développement de voies distinctes ou d’accotements identifiés sur les routes urbaines existantes pour la pratique sécuritaire des déplacements non motorisés;
- Éviter, en bordure des tronçons routiers caractérisés comme ayant des contraintes anthropiques, les usages, les constructions ou les activités sensibles aux nuisances occasionnées par la circulation routière;

- Procéder à une révision des interdictions de la circulation lourde sur les routes de responsabilité municipale dans le cadre du réseau de camionnage intermunicipal;
- Procéder à une révision des affiches installées sur les ponts présentant une limitation de poids de façon à s’assurer que la limitation inscrite correspond réellement à la capacité actuelle de l’infrastructure (collaboration du MTQ);
- Définir, en collaboration avec les municipalités locales et le MTQ, une signalisation informant des routes locales municipales interdites au camionnage;
- Améliorer nos connaissances sur le nombre d’accès par kilomètre linéaire sur les routes du réseau supérieur;
- Développer les équipements et les infrastructures nécessaires aux modes de transport actif.

14.8 LES GRANDES ORIENTATIONS CONCERNANT LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Grandes orientations :

- Favoriser le développement du transport ferroviaire (marchandises et personnes);
- Développer et mettre en valeur de manière polyvalente l’emprise de la voie ferrée et ses alentours immédiats;
- Favoriser, aux endroits appropriés, l’utilisation et le développement des équipements intermodaux selon une perspective et une approche interrégionale.

14.9 LES OBJECTIFS D’AMÉNAGEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Objectifs d’aménagement :

- Augmenter l’utilisation et la polyvalence du transport ferroviaire sur le territoire de la MRC de Charlevoix;
- Favoriser l’aménagement de gares de passagers (déplacements utilitaires ou récréatifs) dans chaque municipalité desservie par la voie ferrée;
- Favoriser la mise en place de navette ferroviaire entre les différentes localités de la région;
- Éviter l’augmentation non justifiée du nombre de passages à niveau traversant la voie ferrée;
- Éviter tout morcellement de l’emprise de la voie ferrée;
- Éviter, en bordure de l’emprise de la voie ferrée, les usages, les constructions ou les activités sensibles aux risques ou à nuisances associées au transport ferroviaire.

14.10 LES GRANDES ORIENTATIONS CONCERNANT LE TRANSPORT MARITIME

Grandes orientations :

- ❑ Favoriser le maintien et le développement des industries et des services liés au transport maritime;
- ❑ Appuyer le développement d’une industrie touristique maritime dans la MRC de Charlevoix;
- ❑ Assurer une cohabitation harmonieuse entre les différentes utilisations possibles du Fleuve;
- ❑ Préserver les dimensions patrimoniales, culturelles et commerciales du secteur maritime toujours présentes dans la MRC de Charlevoix.;
- ❑ Favoriser, aux endroits appropriés, l’utilisation des équipements de transport maritime selon une perspective et une approche interrégionale.

14.11 LES OBJECTIFS D’AMÉNAGEMENT DU TRANSPORT MARITIME

Objectifs d’aménagement :

- Maintenir la gratuité et la fréquence du service de traversier reliant Les Éboulements (Saint-Joseph-de-la-Rive) et L’Isle-aux-Coudres;
- Favoriser le maintien et l’amélioration des infrastructures et des équipements maritimes existants (quais, marinas, etc.);
- Favoriser le développement d’activités maritimes récréatives (kayak, planche à voile, voilier, etc.);
- Établir une réglementation pour le territoire non organisé (TNO fluvial) de la MRC de Charlevoix.

14.12 LES GRANDES ORIENTATIONS CONCERNANT LE TRANSPORT AÉRIEN

Grande orientation :

- Favoriser, aux endroits appropriés, l’utilisation des équipements de transport aérien selon une perspective et une approche interrégionale;

14.13 LES OBJECTIFS D’AMÉNAGEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN

Objectifs d’aménagement :

- S’assurer que les municipalités locales, via leur réglementation d’urbanisme, encadrent les lieux où se pratiquent les activités aériennes dans la MRC de Charlevoix;
- Favoriser la relocalisation des activités aériennes qui occasionnent des conflits de voisinage;
- Maintenir une piste d’atterrissage à L’Isle-aux-Coudres.

14.14 LES POLITIQUES D’AMÉNAGEMENT DES TRANSPORTS

La gestion des corridors routiers : les grandes affectations du territoire

Une des mesures les plus efficaces pour augmenter le niveau de sécurité et la fluidité de la circulation sur les routes du réseau supérieur est de mieux régir les activités et les usages qui peuvent s’implanter en bordure des routes en milieu rural. Le présent schéma exerce un meilleur contrôle sur l’implantation d’usages résidentiel, commerciaux ou industriels plus particulièrement à l’intérieur des affectations forestières et des affectations agricoles. Pour plus d’informations, voir les différentes sections traitant des grandes affectations du territoire et le Document complémentaire traitant des *normes particulières pour les terrains adjacents aux routes 138, 362 et 381*.

La gestion des corridors routiers : l’ouverture de nouvelles rues privées

L’ouverture de nouvelles rues privées qui échappe au contrôle ou à la planification municipale est l’une des principales causes de l’éparpillement des constructions sur le territoire et de l’augmentation des dépenses publiques liées à l’entretien et à la desserte des services (cueillette des matières résiduelles, transport scolaire, etc.). Sans compter les coûts environnementaux et sociaux indirects qui découlent de l’augmentation des distances liées aux déplacements. La présente politique introduit l’obligation de soumettre l’aménagement de nouvelles rues privées à un examen détaillé de leurs incidences économiques, sociales et environnementales. Cette mesure vise à inciter les promoteurs et les municipalités locales à discuter en détail des différents projets de développement et à préciser les coûts collectifs directs et indirects qu’ils entraînent à long terme pour la collectivité.

Les projets ainsi discutés pourront se réaliser selon deux possibilités : soit sur des rues municipalisées (publiques) dans la mesure où la communauté en tire un réel avantage dans une perspective globale et à long terme ou soit sur des rues privées lorsqu’une entente légale sera entérinée entre les parties de manière à ce que la municipalité (ou la collectivité) n’ait pas à assumer aucune dépense indue dans le présent ou le futur. Les municipalités ne devront pas uniquement vérifier le coût des services qu’elles assument directement mais aussi le coût des services des autres organismes publics (MRC, commission scolaire, etc.) ainsi que les coûts

environnementaux des projets en question (ex. : perte de territoire forestier, modification du drainage naturel, distance de déplacement, etc.).

La gestion des corridors routiers : les lotissements et le morcellement

Le morcellement progressif et continu des terrains en bordure immédiate des routes du réseau supérieur est un facteur qui contribue à multiplier le nombre d’entrées et de sorties potentielles le long des routes. À chaque entrée correspond un risque d’accident ou de ralentissement de la circulation. Le document complémentaire accompagnant le présent schéma prescrit une disposition qui interdit le morcellement des terrains adjacents, dans un corridor de 100 mètres, aux emprises des routes 138 et 362 ainsi que de la première section de la route 381, soit de l’intersection de la 138 jusqu’à l’entrée du parc industriel. Certaines exceptions sont prévues, comme à l’intérieur des périmètres d’urbanisation et des îlots déstructurés, ou encore pour les activités agricoles ou les projets d’infrastructures publiques. Cette mesure permet, entre autres, de préserver des terrains d’une superficie suffisante pour maintenir un potentiel d’utilisation à des fins forestières ou agricoles.

La gestion des corridors routiers : la marge de recul avant

Une autre mesure du schéma d’aménagement qui contribue à augmenter la sécurité et la fluidité de la circulation en bordure du réseau routier supérieur en milieu rural ou forestier est l’augmentation de la distance d’implantation des bâtiments par rapport à l’emprise de la route. Le document complémentaire introduit une règle générale fixant à 67 mètres la marge de recul avant des bâtiments principaux ou accessoires situés sur des terrains adjacents aux routes 138 et une marge avant de 30 mètres pour les bâtiments principaux ou accessoires situés sur les routes 362 et 381. Des exceptions sont prévues à l’intérieur des périmètres d’urbanisation et des îlots déstructurés. Pour les terrains existants dont la profondeur moyenne est inférieure à 100 mètres, l’implantation des bâtiments pourra se calculer de façon à obtenir une implantation avant trois fois plus grande que l’implantation arrière. Advenant, lors de l’application de ces normes, qu’une contrainte majeure (cours d’eau, affleurement rocheux, pente supérieure à 30%, emprise d’Hydro-Québec, etc.) rende impossible l’implantation de la construction, la municipalité locale pourra prévoir une zone particulière dans la mesure où elle exige la marge de recul avant la plus importante possible compte tenu du contexte biophysique du terrain. De plus, à l’intérieur de l’affectation forestière la partie avant du terrain devra rester boisée tandis qu’à l’intérieur d’une affectation agricole, la présence d’un écran boisé n’est pas exigée ni souhaitée.

En plus des avantages relatifs à la sécurité routière, ces dispositions facilitent l’entretien ou la modification des voies de circulation de même que l’aménagement de bandes cyclables. Elles favorisent aussi le maintien de l’encadrement visuel existant le long des principaux corridors routiers et assurent aux résidents riverains un niveau de confort par rapport au bruit routier.

La gestion des corridors routiers : les intersections avec le réseau supérieur

La construction d’une nouvelle rue qui débouche sur une route du réseau supérieur est un geste d’aménagement majeur qui nécessite une planification globale qui déborde des simples limites du terrain du promoteur. Pour cette raison, le document complémentaire prescrit des normes de distance qui doivent séparer deux intersections situées du même côté de la route. Ces dispositions sont applicables à l’extérieur des périmètres d’urbanisation. En bordure de la route 138, la distance entre deux intersections est de 500 mètres, elle est de 300 mètres pour les routes 362 et 381 et de 200 mètres pour les routes d’accès à Saint-Joseph-de-la-Rive et à Petite-Rivière-Saint-François de même que pour la route de ceinture de L’Isle-aux-Coudres. Les municipalités locales pourront déroger à ces règles générales avec l’obtention d’un avis favorable du ministère des Transports du Québec.

La gestion des corridors routiers : la largeur des accès

La largeur des accès individuels et leur aménagement sont des éléments importants à considérer pour augmenter le niveau de sécurité le long des routes du réseau supérieur. Le document complémentaire prescrit

des largeurs d’accès maximales en fonction du type d’usage implanté en bordure des routes visées. De plus, l’aménagement physique des accès devra être fait de manière à créer une démarcation nette avec le reste du terrain et l’ensemble de l’entrée privée devra être aménagé de manière à permettre aux véhicules l’accès aux routes du réseau supérieur en marche avant.

Les voies de transport considérées comme contraintes anthropiques pour les riverains (chapitre 13)

Une voie de transport (terrestre, ferroviaire) ou un équipement lié aux transports (gare, port, aire de transbordement, aéroport, hélicopter, etc.) peuvent parfois générer des nuisances importantes envers les résidents riverains de cette voie ou de cet équipement. Le schéma d’aménagement peut identifier cette voie ou cet équipement comme une source de contrainte anthropique et régir l’utilisation du sol aux environs de cette voie ou de cet équipement. Ce geste vise essentiellement à ne pas augmenter le nombre de personnes ou à ne pas étendre les activités qui subissent les inconvénients. Il s’agit d’une intervention préventive et non curative. L’identification des problématiques qui découlent des transports a permis de relever certains tronçons routiers qui constituent une source de nuisance habituellement associée aux bruits (frein moteur) ou aux risques d’accident.

- Tronçon de la côte Saint-Antoine (route 138) à Baie-Saint-Paul ;
- Tronçon de la côte à Matou (route 138) à Saint-Urbain ;
- Tronçon des côtes des Caps (route 362) à Baie-Saint-Paul ;
- Tronçon de la route d’accès à Saint-Joseph-de-la-Rive aux Éboulements;
- Tronçon de la côte à Godin aux Éboulements;
- Les voies d’attentes du traversier à Saint-Joseph-de-la-Rive et à L’Isle-aux-Coudres.

Dans le même ordre d’idée, la voie ferrée est aussi considérée comme source de contrainte anthropique, entre autres, pour les problématiques liées aux bruits, aux vibrations et aux risques d’accident. Le chapitre 13 du schéma d’aménagement qui porte spécifiquement sur les contraintes naturelles et anthropiques propose des mesures pour mieux régir l’implantation des usages considérés comme sensibles à proximité des sources de contraintes anthropiques.

La politique industrielle (chapitre 7)

La mise en place de la politique industrielle décrite au chapitre 7 du présent schéma prévoit une série de mesures qui visent, de manière générale, une meilleure localisation des usages industriels sur le territoire de la MRC de Charlevoix de manière à tirer avantage de la proximité de la route 138. Ainsi, cette politique permet, indirectement, de réduire les inconvénients liés au transport lourd sur les routes ou les rues inappropriées pour ce type de circulation. Entre autres, la politique industrielle prévoit la création d’une affectation industrielle à Saint-Urbain près de la route 138 et des mesures qui favorisent la relocalisation des entreprises industrielles dont la localisation actuelle serait une source de contraintes majeures (bruit, trafic lourd, poussière, etc.) pour le voisinage urbain immédiat.

Réseau de camionnage intermunicipal;

La révision par les municipalités locales de leurs interdictions de circulation de véhicules lourds sur le réseau de routes locales sous leur responsabilité permettra d’ajuster, s’il y a lieu, les conflits entre la circulation de véhicules lourds et les riverains de ces routes locales. Les municipalités locales devront aussi évaluer les avantages et la faisabilité d’établir un affichage uniforme de ces interdictions.

Protection de l’emprise ferroviaire;

Le document complémentaire prescrit une interdiction de morcellement à l’intérieur du corridor de l’emprise de la voie ferrée. L’objectif poursuivi par cette mesure est de préserver une bande linéaire d’un seul tenant en bordure du fleuve Saint-Laurent de manière à maintenir à long terme l’exceptionnel potentiel d’utilisation de cette propriété. De plus, des normes concernant l’implantation de bâtiments seront élaborées

pour éviter la construction de bâtiments en bordure du chemin de fer de façon à et ainsi diminuer le risque de collision dans le cas de déraillement ou d’autres accidents ferroviaires (voir à ce sujet le chapitre *Contraintes anthropiques et le document complémentaire*).

L’obtention du certificat d’accès du ministère des Transports

Avant d’émettre une autorisation relative à la réalisation de projets de construction situés en bordure d’une route comme faisant partie du réseau routier supérieur, les municipalités locales devront exiger comme document d’accompagnement de la demande du permis municipal (lotissement, construction, certificat d’autorisation) l’autorisation ou le certificat d’accès au réseau routier émis par le ministère des Transports du Québec.

Le tracé projeté des principales voies de circulation au plan d’urbanisme

Le plan d’urbanisme des municipalités devra comprendre le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport projetés (art. 83, Loi sur l’aménagement et l’urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1). Les renseignements suivants devront apparaître :

- le tracé des principales voies de circulation existantes et projetées;
- le type et la fonction de la voie de circulation;
- les fonctions ou usages projetés en bordure;
- le débit de circulation envisagé.

Demande de reclassification de certains tronçons de route auprès du ministère des Transports

La MRC demande au MTQ de revoir la classification de certains tronçons de routes de manière à les reconnaître comme « routes collectrices » et non comme « routes locales ». Les tronçons identifiés au tableau ci-dessous répondent, selon nous, plus aux caractéristiques d’une route collectrice qu’à celles d’une route locale.

Tableau 14.13 : Liste des tronçons routiers à reclassifier de locaux à collecteurs

MUNICIPALITÉS	TRONÇONS DE ROUTES	CARACTÉRISTIQUES
Baie-Saint-Paul	Côte de Pérou	Transport bois, Poste HQ
Petite-Rivière-Saint-François	Chemin d’accès à la station de ski (sommet)	Terre publique, équipement récréatif majeur
L’Isle-aux-Coudres	Portion du Chemin des Coudriers en contrebas du Chemin de La Baleine	Route de ceinture de l’île
Saint-Urbain	Rangs Saint-Jean-Baptiste et Saint-Jérôme	Transport du bois, carrières et sablières et lien avec Saint-Hilarion
Les Éboulements	Rang Sainte-Catherine	Transit entre Saint-Hilarion et l’Isle-aux-Coudres, carrières et sablières
Saint-Hilarion	Chemin Cartier sud et nord (9.6 km); Chemin Principal ouest (3.5 km); Chemin de la scierie (1.3 km); Rang IV centre et est (3.6 km);	Transit vers d’autres municipalités (agglomérations) présence de sablières et gravières

	Rang I est et ouest (15.1 km); Rang Sainte-Croix (3.8 km); Chemin du Moulin et rang V est et ouest (10.7 km)	
--	--	--

Réalisation : MRC de Charlevoix 2012