

Sommaire du diagnostic

et

Proposition d'un plan de transport pour l'Estrie

CANQ
TR
MOO
ES
102

648053

SOMMAIRE DU DIAGNOSTIC

ET

PROPOSITION D'UN PLAN DE TRANSPORT

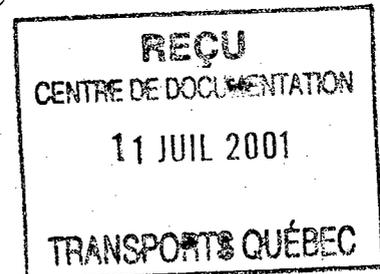
POUR L'ESTRIE

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

Ministère des Transports du Québec

Direction de l'Estrie

Mars 2001



CANQ
TR
M00
ES
102

Table des matières

INTRODUCTION.....	1
PREMIÈRE PARTIE : LE SOMMAIRE DU DIAGNOSTIC	5
1 LE CONTEXTE.....	7
1.1 Le contexte politique et administratif.....	7
1.2 Le cadre budgétaire	7
1.3 Le cadre géographique	8
1.4 Le cadre environnemental	9
2 LA SITUATION DES TRANSPORTS EN ESTRIE	11
2.1 Les facteurs influant sur les déplacements	11
2.1.1 La population.....	11
2.1.2 L'économie.....	12
2.1.3 Le tourisme.....	15
2.1.4 L'aménagement du territoire.....	16
2.2 Les infrastructures routières	17
2.2.1 Les caractéristiques géométriques.....	18
2.2.2 Les débits de circulation.....	18
2.2.3 La fluidité	19
2.2.4 La capacité structurale.....	19
2.2.5 Les structures.....	19
2.3 Le transport des personnes	31
2.3.1 Le réseau routier	31
2.3.2 Le transport en commun.....	33
2.3.3 Le transport adapté	33

2.3.4	Le transport scolaire	34
2.3.5	Le transport interurbain par autocar et le transport nolisé des touristes.....	34
2.3.6	Le transport par taxi	34
2.3.7	Le transport ferroviaire.....	35
2.3.8	Les réseaux cyclables	35
2.3.9	Les réseaux de véhicules hors route	35
2.4	Le transport des marchandises.....	36
2.4.1	Le transport par camion.....	36
2.4.2	Le transport du bois	37
2.4.3	La réglementation touchant le camionnage.....	41
2.4.4	Le transport ferroviaire.....	41
2.5	La sécurité dans les transports.....	42
2.5.1	La sécurité routière	42
2.5.2	Le transport scolaire	43
2.5.3	Les réseaux cyclables	43
2.5.4	Les réseaux de motoneiges et de véhicules tout-terrain	49
2.5.5	Les traversées d'agglomération et la circulation piétonnière	49
2.5.6	La planification et le contrôle des accès.....	50
DEUXIÈME PARTIE : UN BILAN		55
3	LES FORCES ET LES FAIBLESSES DU SYSTÈME DE TRANSPORT EN ESTRIE	57
3.1	Les forces du système de transport en Estrie.....	57
3.1.1	Un réseau routier desservant efficacement l'ensemble de la région	57
3.1.2	Des réseaux permettant de relier rapidement les autres régions	58
3.1.3	Un réseau routier bénéficiant d'une bonne réserve de capacité	59
3.1.4	Un bon état des infrastructures routières les plus importantes.....	59
3.1.5	Des conditions de sécurité routière appropriées.....	59
3.1.6	Un réseau de transport collectif desservant bien le centre régional	60
3.1.7	Une bonne accessibilité pour le tourisme.....	60
3.2	Les faiblesses du système de transport.....	61

3.2.1	Un réseau routier aux qualités inégales	61
3.2.2	Un système de transport fortement dépendant de la route	61
3.2.3	Un système de transport des personnes étroitement lié à l'usage de l'automobile.....	62
3.2.4	Une problématique d'insécurité souvent présente lors des traversées d'agglomération.....	63
3.2.5	Un manque d'intégration du transport collectif	63
3.2.6	Des déplacements est-ouest difficiles au sud de Sherbrooke	64
3.2.7	Des corridors routiers touchés par une urbanisation souvent mal contrôlée	64
4	UN SYSTÈME DE TRANSPORT DANS UN ENVIRONNEMENT SENSIBLE.....	67
4.1	La protection du milieu hydrique	68
4.2	Les problématiques fauniques particulières et le respect de l'intégrité et de la diversité des habitats.....	69
4.3	La protection et la mise en valeur des paysages et du patrimoine culturel	70
4.4	Le respect de l'intégrité du territoire agricole	70
4.5	La qualité de vie des riverains	70
4.6	Les éléments sensibles des milieux naturel et humain	71
5	LES PERSPECTIVES À LONG TERME	73
5.1	La préservation du patrimoine routier : un défi de taille dans les années à venir	74
5.2	Une diminution de la sécurité et de la fonctionnalité de certains corridors routiers.....	74
5.3	Le contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke : une problématique croissante	75
5.4	Un accroissement des demandes en vue de soutenir le développement socio- économique.....	76
5.5	Des exigences accrues pour des services de qualité.....	76
5.6	Une préoccupation environnementale de plus en plus présente	76

TROISIÈME PARTIE : UNE PROPOSITION D'UN PLAN DE TRANSPORT POUR L'ESTRIE	79
6. LES ORIENTATIONS, LES OBJECTIFS ET LES MOYENS D'ACTION	81
Première orientation : Privilégier les interventions ayant pour objet la conservation et l'amélioration des infrastructures actuelles de transport	81
Deuxième orientation : Améliorer la sécurité en privilégiant des solutions appropriées	83
Troisième orientation : Concilier les rapports entre les infrastructures de transport et leur environnement	87
Quatrième orientation : Soutenir le développement socio-économique de la région estrienne.....	90
Cinquième orientation : Renforcer les modes de transport alternatifs	94
CONCLUSION.....	101

Liste des figures

Figure 1 Les étapes d'élaboration du Plan de transport de l'Estrie.....	2
Figure 2 La destination des expéditions des manufacturiers, 1995.....	12
Figure 3 L'origine des touristes, Estrie, 1994.....	16
Figure 4 L'indice d'état des structures.....	20
Figure 5 La croissance du parc de véhicules, Estrie, 1990-1997.....	32
Figure 6 L'évolution de quelques indicateurs, Estrie, 1996-2016.....	32
Figure 7 Les routes utilisées par les transporteurs.....	36
Figure 8 La répartition des accidents selon la nature des dommages, 1995-1997.....	42
Figure 9 La répartition des routes selon la vitesse et la densité d'accès (excluant les autoroutes), Estrie.....	51

Liste des cartes

Carte 1 La population.....	13
Carte 2 Le réseau routier à l'entretien du MTQ.....	21
Carte 3 Les DJMA.....	23
Carte 4 Les niveaux de service.....	25
Carte 5 L'uni des chaussées.....	27
Carte 6 La capacité des structures.....	29
Carte 7 Le réseau de camionnage.....	39
Carte 8 Les collisions avec le cerf de Virginie.....	45
Carte 9 Les points noirs routiers.....	47
Carte 10 La densité pondérée d'accès.....	53
Carte 11 Projets ciblés pour le soutien au développement socio-économique.....	99

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Comité directeur

Liguori Hinse, sous-ministre adjoint
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Antoine Robitaille, directeur
Président du Comité directeur, Direction de l'Estrie

Jean-Marc Thivierge, chef du Service des inventaires et du plan
Direction de l'Estrie

Richard Charpentier, cadre conseil
Direction de l'Estrie

Pierre Lambert, chef d'équipe au Service des inventaires et du plan
Direction de l'Estrie

Jean Gagné, secrétaire du Comité directeur au Service des inventaires et du plan
Direction de l'Estrie

Alain Labonté, Service du transport maritime et aérien
Direction de la mobilité en transport

Pierre Gignac, chef de service au Service de l'information corporative
Direction de l'observatoire en transport

Louise De La Sablonnière, Service de l'économie, des statistiques et de
l'encadrement des plans de transport
Direction de la planification

Harold Tremblay, agent d'information au Service de l'information
Direction des communications.

Coordination technique

Richard Charpentier, cadre conseil
Direction de l'Estrie

Pierre Lambert, chef d'équipe au Service des inventaires et du plan
Direction de l'Estrie

Comité technique

Jean-Marc Thivierge, ingénieur, chef du Service des inventaires et du plan
Direction de l'Estrie
Président du Comité technique

Jean Gagné, géographe
Direction de l'Estrie
Secrétaire du Comité technique

Jacques Garant, ingénieur, chef du Service des liaisons avec les partenaires et les usagers
Direction de l'Estrie

Richard Charpentier, cadre conseil
Direction de l'Estrie

Pierre Lambert, chef d'équipe au Service des inventaires et du plan
Direction de l'Estrie

Marie-France Bergeron, ingénieure
Direction de l'Estrie

Jean Boucher, technicien
Direction de l'Estrie

Jean Choinière, ingénieur
Direction de l'Estrie

Michel Drouin, ingénieur
Direction de l'Île-de-Montréal

Réjean Drouin, aménagiste
Direction de la mobilité en transport

Yvon Gilbert, agent de recherche
Direction de l'Estrie

Louis Hains, ingénieur
Direction de l'Estrie

Michel Masse, spécialiste de signalisation
Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures

Denis L'Heureux, agent d'information
Direction de l'Estrie

Richard Laparé, biologiste
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Bernard McCann, urbaniste
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Marc Robert, ingénieur
Direction de l'Estrie

Murielle St-Pierre, analyste en transport
Direction de la mobilité en transport

Harold Tremblay, agent de communication
Direction des communications

Pierre Tremblay, ingénieur
Direction de la planification stratégique en transport

Comité aviseur

Antoine Robitaille, président
Direction de l'Estrie

Alain Laroche
Domtar inc.

André Bernard
J.M. Asbestos

Claude Boucher
Adjoint parlementaire du vice-premier ministre et ministre d'État à l'Économie et aux finances

Richard Boulianne
Bombardier inc.

Ronald Canuel
Transport scolaire, Commission scolaire Eastern Townships

Jean Cormier
Conseil régional de développement (CRD)

Huguette Dallaire
Organisme public de transport, (CMTS)

Annie Fortin
Transport adapté, Transport des alentours inc.

Alain Larouche
Association touristique des Cantons-de-l'Est

Roger Lemelin
Association des transporteurs

Gilles Poulin
Tafisa Canada inc.

Raymond Thibeault
Syndicat des producteurs de bois de l'Estrie

Collaborateurs

Richard Beaudoin, Direction de l'Estrie
Danielle Beaumont, Direction de l'Estrie
Robert Blouin, Direction de l'Estrie
Francine Buteau, Direction du laboratoire des chaussées
Yves Caron, Direction de l'Estrie
Josée Dallaire, Direction de l'Estrie
Jean David, Direction du laboratoire des chaussées
Pierre Desgagnés, Direction de la planification stratégique en transport
Réjean Drouin, Direction de la mobilité en transport
Monique Dufour, Direction de la coordination des opérations de contrôle, SAAQ
Anne-Marie Ferland, Direction de l'observatoire en transport
Claude Fleury, Direction de la mobilité en transport
Gilles Fournier, Direction de la mobilité en transport
Pierre Fournier, Direction de la planification stratégique en transport
Yvan Gaudet, Direction de la planification stratégique en transport
Michèle Giasson, Direction de la mobilité en transport
Jacques Giguère, Direction de l'Estrie
Louis Gourvil, Direction de la planification stratégique en transport
André Kawa, Direction de la mobilité en transport
Louise Lapierre, Direction de l'Estrie
Jean Laplante, Direction du laboratoire des chaussées
Chantal Lemay, Direction de la planification stratégique en transport
Florent Lemieux, ministère des Ressources naturelles
Patrick Maillard, Direction de la planification stratégique en transport
Michel Marquis, Direction des ressources financières
Georges Mercier, Direction de l'Estrie
Robert Patry, Direction générale de Québec et de l'Est
Renée Plamondon, Direction de l'Estrie
Jules Proteau, Direction de l'Estrie
Yvan Rompré, Direction du soutien aux infrastructures
Louis Rousseau, Direction de la planification stratégique en transport
Jacques Ruel, Direction de la mobilité en transport
Brigitte St-Pierre, Direction de la planification stratégique en transport
Odile Simard, Direction de l'Île-de-Montréal
Lise Tremblay, Direction de la coordination des opérations de contrôle routier, SAAQ
Steve Turgeon, Direction de l'Estrie

Cartographie

Pierre Gagné, technicien Direction de l'Estrie

INTRODUCTION

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a entrepris en 1997 l'élaboration et la réalisation du plan de transport pour la région de l'Estrie. Celui-ci constitue l'instrument privilégié pour établir, à partir d'une vision globale de l'ensemble des modes de transport, de l'environnement naturel et humain, de l'aménagement du territoire et du développement économique régional, les priorités d'action en vue de répondre aux besoins de la population régionale. Les principaux acteurs en matière de transport sont associés à l'élaboration du plan par l'intermédiaire d'activités d'information et de consultation.

Le territoire d'étude

Le territoire englobé dans le *Plan de transport de l'Estrie* correspond à celui de la région administrative de l'Estrie (région 05)¹. Il s'étend sur 10 183 km² et comprend sept municipalités régionales de comté (MRC) : Asbestos, Coaticook, La Région-Sherbrookoise, Le Haut-Saint-François, Le Granit, Memphrémagog et Le Val-Saint-François. Les sept MRC regroupent 101 municipalités locales (mai 2000).

La population de l'Estrie s'élève à 288 249 habitants², pour une densité moyenne de population de 28,3 personnes par kilomètre carré. Les principales villes du territoire sont, dans l'ordre décroissant de population, Sherbrooke, Rock Forest, Fleurimont, Magog, Coaticook, Asbestos et Lac-Mégantic.

Le ministère des Transports en Estrie

La Direction de l'Estrie agit à titre de représentante du ministère des Transports auprès de l'ensemble de la population estrienne. Son rôle consiste à planifier, à programmer, à élaborer et à réaliser les projets de développement, d'amélioration, de conservation, d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport, et ce, en tenant compte des besoins des groupes visés. De plus, elle administre les programmes d'aide en matière de transport des personnes et des marchandises, ainsi que ceux qui sont liés aux infrastructures.

Dans l'accomplissement de son mandat, la Direction de l'Estrie s'appuie sur une structure organisationnelle comportant une direction territoriale, dont les bureaux sont situés à Sherbrooke, cinq centres de services (Sherbrooke, Cookshire, Richmond, Lac-Mégantic et

-
1. Les données concernant la superficie, le nombre de municipalités et la population incluent la municipalité d'Ulverton, récemment annexée à la région de l'Estrie.
 2. INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. *La situation démographique au Québec, Bilan 1999*, Sainte-Foy, Les Publications du Québec, février 2000, 292 p. Les données de population ont été modifiées pour tenir compte de l'annexion récente de la municipalité d'Ulverton à la région de l'Estrie.

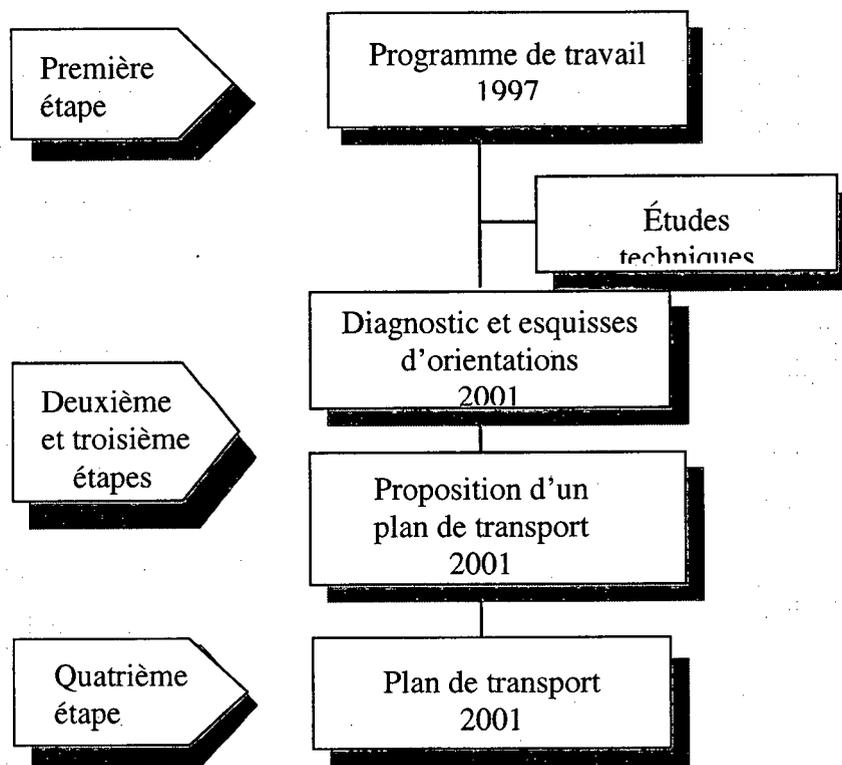
Magog) de même qu'un port d'attache (Coaticook). Elle compte également 187 employés permanents et 125 employés saisonniers. Son budget annuel était de 59,5 M\$ en 1999-2000.

Enfin, la Direction de l'Estrie est maître d'œuvre pour l'ensemble de la démarche d'élaboration du plan de transport pour la région.

Les principales étapes de réalisation du *Plan de transport de l'Estrie*

L'élaboration du *Plan de transport de l'Estrie* comporte quatre grandes étapes successives qui sont illustrées à la figure 1.

Figure 1
Les étapes d'élaboration du Plan de transport de l'Estrie



Dès la fin de l'année 1996, des équipes de travail ont été formées et ont commencé à recueillir des données, à effectuer des inventaires et des analyses de toutes sortes ainsi qu'à s'occuper de la production du programme de travail devant guider l'ensemble de la démarche d'élaboration du plan de transport. Publié en avril 1998, le programme de travail a fait l'objet d'une consultation auprès des principaux acteurs du milieu. Les commentaires recueillis ont permis d'en bonifier le contenu.

Par la suite, une quarantaine d'études techniques ont été effectuées et quelques-unes encore sont sur le point d'être terminées. Elles portent sur sept aspects différents des transports :

- 1) le contexte de réalisation (cadres géographique, environnemental et budgétaire);
- 2) les infrastructures;
- 3) les facteurs influant sur les déplacements;
- 4) le transport des personnes;
- 5) le transport des marchandises;
- 6) la sécurité dans les transports;
- 7) le soutien au développement socio-économique.

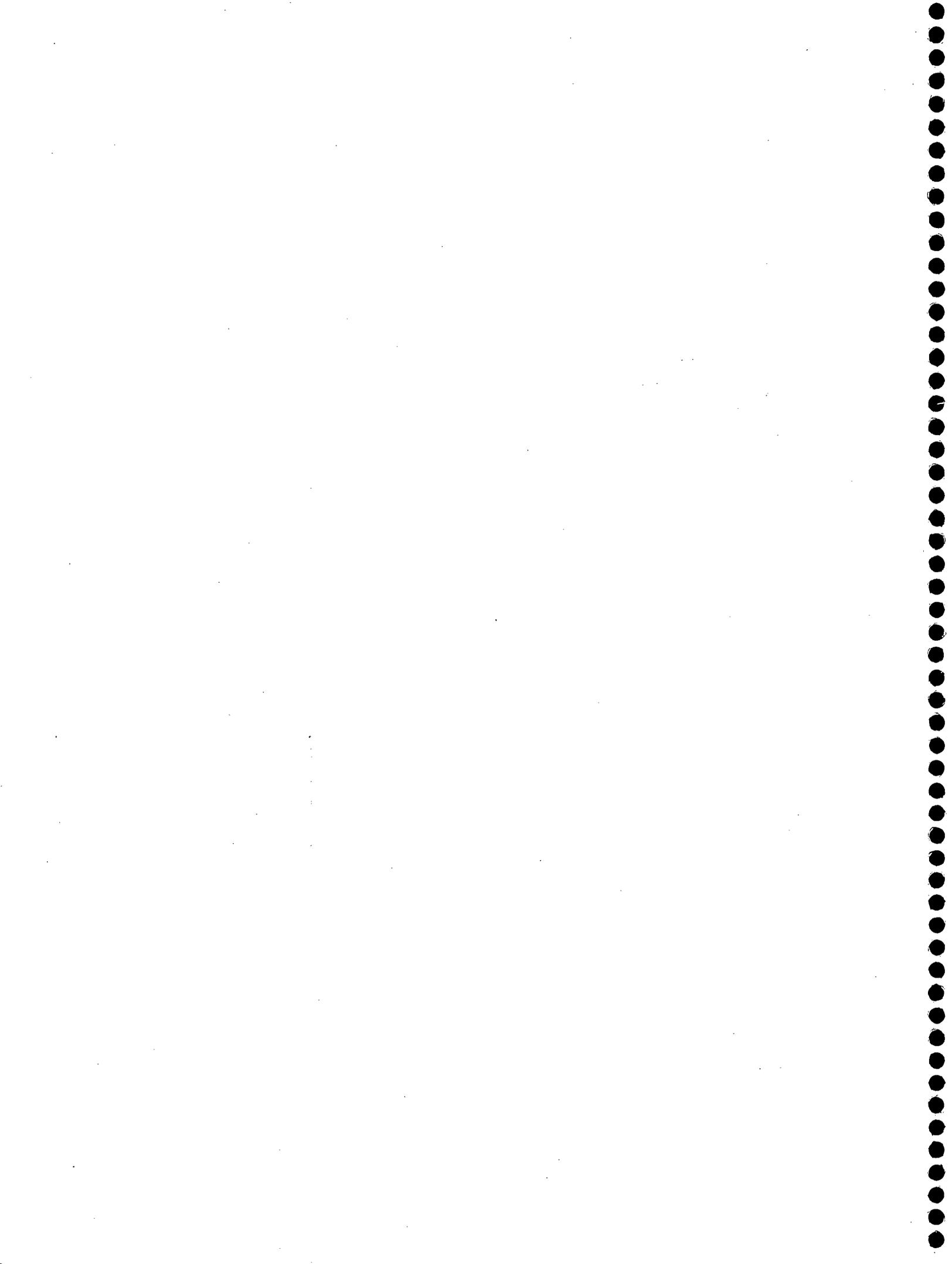
Ces études techniques contiennent un grand nombre de données de base et d'analyses sur les transports dans la région de l'Estrie. Pour en faciliter la compréhension, ces données ont été regroupées en six synthèses, lesquelles ont conduit à la préparation du diagnostic. Ce dernier consiste en une analyse de la situation actuelle et prévisible des transports dans la région à l'étude.

Le présent document comprend d'abord le sommaire du diagnostic (première partie), lequel a pour objet de fournir un bref portrait de la situation actuelle et prévisible des transports en Estrie (deuxième partie). Son contenu suggère ensuite des esquisses d'orientations et des objectifs découlant du diagnostic ainsi que des axes d'intervention et des moyens d'action afférents constituant, comme telle, la proposition du *Plan de transport de l'Estrie (troisième partie)*.

Chacun des thèmes du diagnostic est abordé ici de façon très succincte. Le lecteur désireux d'en apprendre davantage pourra consulter le document *Diagnostic des transports en Estrie*³ et l'annexe cartographique (62 cartes) qui y est associée, ainsi que la série d'études techniques ayant servi de base à l'établissement du diagnostic.

Les principaux acteurs régionaux en matière de transport, les élus, le milieu municipal ainsi que les MRC seront consultés sur le contenu du diagnostic et de la proposition d'un plan de transport. Les citoyens ainsi que les organismes de la région auront également l'occasion d'exprimer leur avis. Tous les commentaires seront pris en considération pour la préparation de l'étape suivante, soit la version finale du *Plan de transport de l'Estrie*, lequel devrait être déposé à la fin de l'année 2001.

3. MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Diagnostic des transports en Estrie*, Sherbrooke, 2000, 122 p.



PREMIÈRE PARTIE :
LE SOMMAIRE DU DIAGNOSTIC

1 LE CONTEXTE

1.1 Le contexte politique et administratif

Le plan de transport régional s'inscrit dans le processus global de planification des transports au Québec. Dans le cas présent, il encadrera l'action du ministère des Transports du Québec (MTQ) pour la région administrative de l'Estrie jusqu'en 2016.

Élaboré en conformité avec les orientations gouvernementales et ministérielles, le plan de transport est un outil de planification intégrée qui prend également en considération les orientations et les objectifs de développement socio-économique du milieu régional. Ainsi, la *Politique de soutien au développement local et régional*⁴ du gouvernement, le *Plan stratégique du ministère des Transports 2000-2003*⁵, l'*Entente-cadre 1999-2004*⁶ du Conseil régional de développement de l'Estrie (CRD) et les schémas d'aménagement des sept MRC de l'Estrie constituent autant d'éléments considérés lors de l'élaboration du plan de transport destiné à la région estrienne. La démarche intègre également les orientations mises en avant dans le projet de politique sur la ruralité que le gouvernement du Québec est présentement à élaborer avec le milieu.

Dans sa finalité, le plan de transport a pour objet de tracer un portrait fidèle et réaliste de la situation actuelle et prévisible des transports dans la région à l'étude, de faciliter un choix éclairé des actions à accomplir et de bonifier l'ordre de priorité des interventions à réaliser.

1.2 Le cadre budgétaire

Le budget total de la Direction de l'Estrie est passé de 62,1 M\$ en 1993-1994 à 59,5 M\$ en 1999-2000, avec un sommet de 63,8 M\$ en 1995-1996. Globalement, il s'agit donc d'une décroissance des ressources financières allouées aux transports en région.

L'état actuel du budget permet de satisfaire les principaux besoins présentement identifiés en matière de sécurité routière et de maintenir, sur les axes routiers d'importance, une bonne qualité de chaussée. Cependant, certaines routes régionales et plusieurs routes collectrices sont vieilles et présentent des déficiences importantes. Sur cette partie du réseau, on ne peut qu'effectuer des travaux de réfection mineurs.

-
4. SECRÉTARIAT AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS. Politique du soutien au développement local et régional, Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 1997
 5. Ministère des Transports du Québec. Plan stratégique du ministère des Transports 2000-2003, Québec, 45 p.
 6. CRD-ESTRIE. Entente-cadre 1999-2004, Sherbrooke, 1999

De plus, selon les prévisions budgétaires disponibles pour les cinq prochaines années, les ressources financières permettront de répondre aux principales attentes en matière de sécurité routière, mais elles seront insuffisantes pour parvenir à un redressement du niveau général de la qualité de l'ensemble du réseau routier.

Dans ce contexte, il devient particulièrement important de disposer d'outils de planification qui permettent d'optimiser le choix des actions en fait de transport. De même, la mise en place d'une approche de partenariat et de responsabilisation des municipalités s'impose d'elle-même, si l'on souhaite maintenir et améliorer la qualité des services liés au transport offerts à la population.

1.3 Le cadre géographique

La région administrative de l'Estrie s'étend sur 10 183 km² dans le sud-est du Québec. Occupant environ 0,7 % de la superficie de la province, elle partage sa frontière méridionale avec les États-Unis et est bordée au nord par les régions du Centre-du-Québec et de la Chaudière-Appalaches et à l'ouest par la Montérégie.

Sa localisation géographique procure à la région de l'Estrie une position stratégique avantageuse dans le contexte du Nord-Est américain. Elle bénéficie en effet d'un accès autoroutier direct (autoroute 55 au Québec et autoroutes 91 et 93 aux États-Unis) à la plus importante zone industrielle d'Amérique du Nord, ainsi que vers la conurbation Boston-New York-Philadelphie-Baltimore, où se trouve un marché potentiel de plus de 50 millions de personnes dans un rayon d'environ 750 km de Sherbrooke.

Les caractéristiques naturelles de la région de l'Estrie lui procurent un cachet paysager unique, tout en imposant certaines contraintes à l'occupation du territoire. La topographie vallonnée et la présence fréquente du roc en surface ont des répercussions sur le coût de réalisation des infrastructures routières et autres ouvrages de génie. De plus, les infrastructures linéaires, particulièrement dans l'axe est-ouest, doivent composer avec de nombreuses transitions en ce qui concerne la nature et la qualité de la roche en place et des dépôts de surface.

La région à l'étude compte 130 lacs et d'innombrables cours d'eau offrant, généralement, une eau de bonne qualité puisque l'Estrie se situe à la tête des bassins versants formant son territoire. Ces plans d'eau subissent toutefois une forte pression de villégiature. Aucun des cours d'eau de la région ne présente de conditions propices au transport fluvial sur une base commerciale.

L'agriculture est à l'origine des premiers efforts de colonisation du territoire et demeure une activité économique importante en Estrie. Elle repose principalement sur la production laitière, l'élevage bovin et porcin ainsi que sur la culture fourragère et céréalière. La production et la mise en marché des produits agricoles peuvent compter sur un réseau routier suffisamment dense et hiérarchisé pour desservir efficacement l'ensemble des fermes et des usines de transformation.

Malgré la colonisation, la forêt est demeurée omniprésente, couvrant 76 % de la superficie totale de la région. Elle favorise la villégiature rurale et les activités de plein air liées à la nature. Comme source d'approvisionnement en matière ligneuse, la forêt estrienne représente une ressource naturelle importante pour l'économie régionale. L'Estrie s'est également taillé une place de choix dans la production d'arbres de Noël. Notons en outre qu'une bonne part du camionnage est associée à l'activité forestière en général et touche l'ensemble du réseau routier.

Enfin, le mode historique d'occupation du territoire (le système des cantons) et la coexistence de deux cultures, anglophone et francophone, ajoutent une forte valeur patrimoniale aux paysages de la région.

1.4 Le cadre environnemental

La Direction de l'Estrie accorde une place de choix à l'environnement dans le cadre du plan de transport estrien. C'est ainsi qu'elle a choisi d'établir un diagnostic et un bilan de la situation environnementale des transports en région. À cet effet, dès le début du processus d'élaboration du plan de transport, elle a formé une table de consultation réunissant plusieurs des acteurs en matière d'environnement de la région. Cette démarche a permis de connaître les principales préoccupations environnementales des Estriens à l'égard des transports. De plus, dans leur schéma d'aménagement, toutes les MRC de l'Estrie ont exprimé des préoccupations environnementales, lesquelles ont été prises en considération dans le plan de transport même.

La protection de la ressource « eau » et du milieu hydrique en général arrive en tête de liste des principales inquiétudes des Estriens concernant les transports. Ceux-ci se préoccupent au plus haut point des effets de l'érosion et du transport de sédiments et de contaminants sur la dégradation des plans d'eau naturels. Les travaux d'entretien des fossés routiers, les méthodes de travail sur les chantiers routiers et l'entretien hivernal des chaussées (sels déglacants) sont visés plus particulièrement.

La préservation des habitats fauniques, les collisions avec le cerf de Virginie, l'entretien écologique des abords de routes, la protection du milieu agricole, le respect du patrimoine paysager et l'impact du bruit routier sur la qualité de vie des riverains à la route font également partie des préoccupations environnementales exprimées par le milieu.

Enfin, outre les collisions avec le cerf de Virginie, la Direction de l'Estrie a dû faire face récemment à un autre problème faunique particulier, soit l'aire de ponte des tortues du lac Brompton, le long de la route 220. Ces amphibiens reptiles ont, en effet, adopté les accotements de la route pour y enfouir leurs œufs. À ce même endroit, on a relevé l'existence de couloirs de déplacements préférentiels des grenouilles et des salamandres, entre le milieu forestier situé à l'ouest de la route 220 et le milieu humide s'étendant à l'est. Ces couloirs étant intensivement utilisés lors de la période de reproduction printanière, un grand nombre de ces amphibiens périssent sous les roues des véhicules. La préservation intégrale de ce site devient donc une priorité pour la survie de l'espèce à cet endroit.

Soulignons, en terminant, que la région de l'Estrie n'est pas aux prises avec les problèmes environnementaux liés aux transports typiques des grandes agglomérations. Du moins, si certains de ces problèmes s'y manifestent, leur intensité et leur incidence demeurent faibles.

2 LA SITUATION DES TRANSPORTS EN ESTRIE

2.1 Les facteurs influant sur les déplacements

2.1.1 La population

La population de la région de l'Estrie compte 288 249 personnes⁷ (données de 1998), dont près de la moitié vivent dans la MRC de La Région-Sherbrookoise, la plus urbanisée des sept MRC de la région à l'étude. La répartition géographique de cette population se caractérise d'ailleurs par une forte concentration dans la partie ouest de la région, les MRC du Val-Saint-François, de Memphrémagog et de La Région-Sherbrookoise regroupant 74 % de la population régionale (carte 1).

Selon les prévisions de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ)⁸, la population estrienne devrait atteindre 307 900 personnes en 2016, soit une augmentation de 8,6 % par rapport à 1996 (dernier recensement). Il s'agit d'une faible hausse puisqu'elle signifie un accroissement annuel moyen de 0,4 % pour ces vingt années. Toutefois, malgré cette piètre performance démographique, la région se tirera mieux d'affaire que la province puisque, au cours de la même période, la population du Québec s'accroîtra de 6,2 %, soit une augmentation annuelle moyenne d'à peine 0,3 %.

Le taux de croissance annuel en Estrie sera en baisse constante jusqu'en 2016 et passera même sous la barre du zéro vers 2025, soit au même moment que le Québec. Tout comme le Québec, l'Estrie s'achemine donc lentement vers une certaine stagnation démographique.

La MRC de La Région-Sherbrookoise accueillera 60 % de l'augmentation de population prévu pour l'ensemble de la région à l'étude, soit 14 600 personnes d'ici 2016. Les six autres MRC se partageront l'accroissement résiduel. Par ailleurs, la population estrienne est aux prises avec un processus de vieillissement, plus rapide que pour l'ensemble du Québec, qui fera en sorte que le groupe des aînés (65 ans et plus) de la région verra ses effectifs gonfler jusqu'à représenter près du cinquième de la population estrienne en 2016.

En raison d'une croissance très modérée, les effectifs de la population totale n'auront que peu d'incidence sur l'évolution de la demande en matière de transport sur le plan régional. Par contre, dans l'agglomération de Sherbrooke, l'ajout de 14 600 personnes d'ici 2016 sera

7. INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Ibid.*, La donnée inclut la population de la municipalité d'Ulverton récemment annexée à la région de l'Estrie.

8. INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Évolution de la population du Québec, des RA et des MRC, Perspectives démographiques des régions administratives et des municipalités régionales de comté 1996-2021, Édition 2000 : mise à jour du Scénario A*, <http://www.stat.gouv.qc.ca/default.htm>.2000

significatif et se traduira par une augmentation substantielle du parc de véhicules et par la poursuite de l'étalement urbain. Les problèmes de circulation déjà vécus sur certains axes de traversée de l'agglomération seront conséquemment amplifiés.

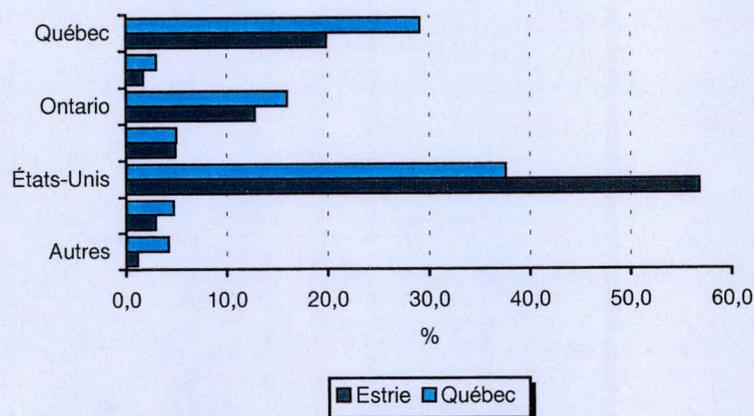
La hausse importante du groupe des aînés se traduira inévitablement par un accroissement de la demande pour le transport collectif. Ce groupe se caractérise en effet par une mobilité individuelle réduite. Or, la faible densité et la grande dispersion de la population estrienne sur le territoire demeureront des contraintes au développement des diverses formes de transport collectif hors de l'agglomération de Sherbrooke.

2.1.2 L'économie

L'économie de la région de l'Estrie repose sur le dynamisme de plusieurs secteurs d'activité, dont l'agriculture, la foresterie, l'exploitation minière et la fabrication. Ainsi, 13 848 employeurs fournissent à la population régionale 114 574 emplois. La majorité d'entre eux se trouvent dans le secteur des services (32,5 %), dans le secteur secondaire (32,1 %) et dans le secteur du commerce de gros et de détail (14,8 %).

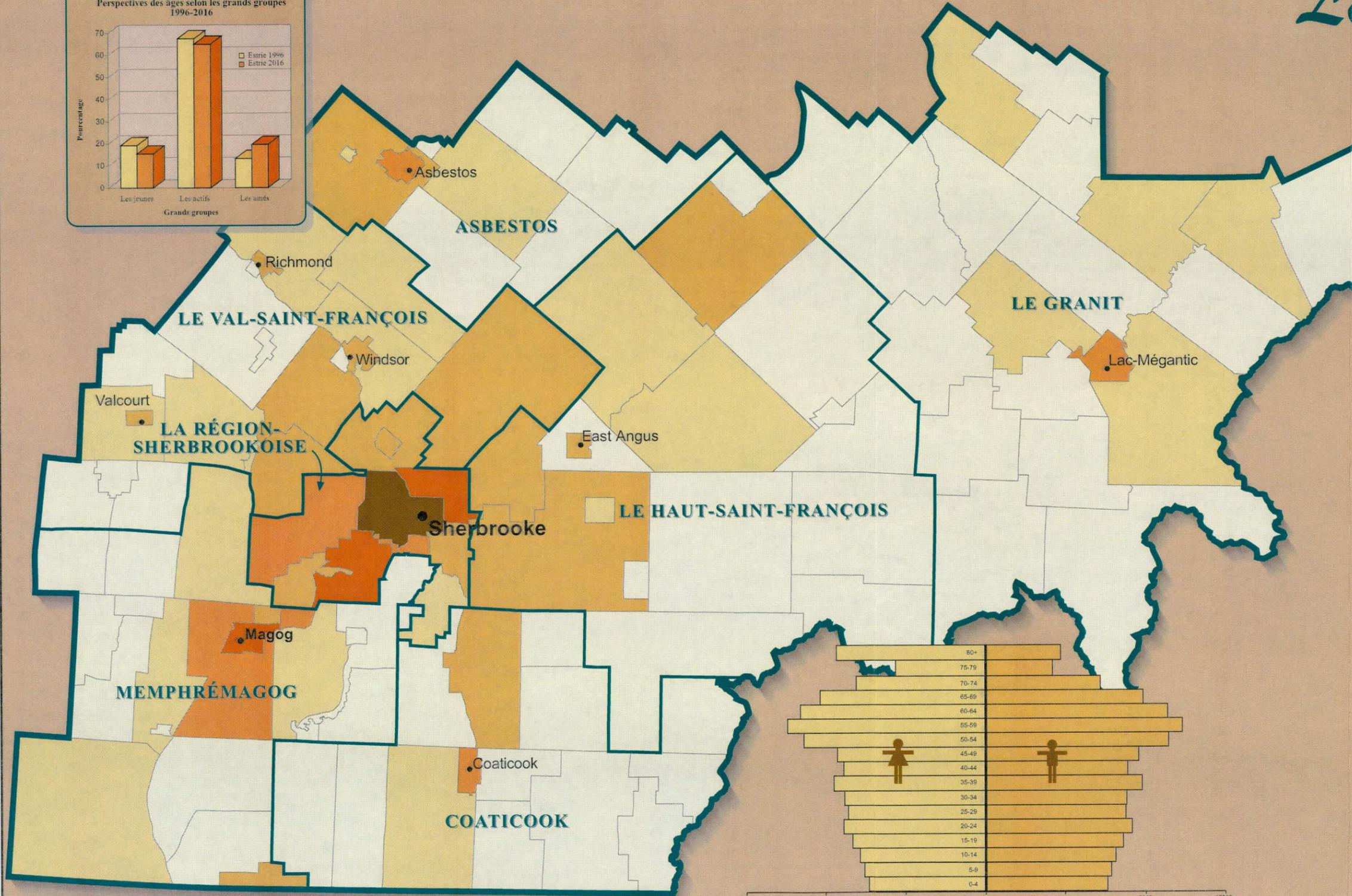
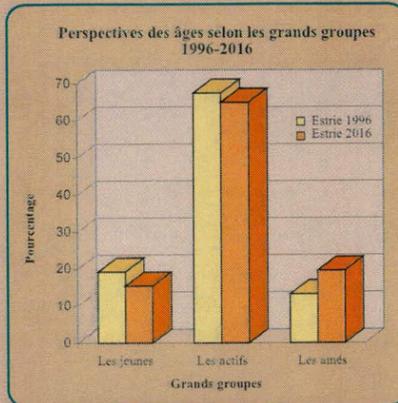
L'Estrie est résolument tournée vers le marché américain. En effet, la plus grande part des expéditions de ses entreprises manufacturières est destinée aux États-Unis, soit dans une proportion de 56,8 % comparativement à 37,6 % pour l'ensemble du Québec (figure 2). Les autres régions du Québec constituent la destination des expéditions manufacturières estriennes qui vient au deuxième rang, avec 19,9 % de la valeur totale des expéditions.

Figure 2
La destination des expéditions des manufacturiers, 1995



Source : MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE. Profil économique de la région de l'Estrie, Québec, 1999.

La population

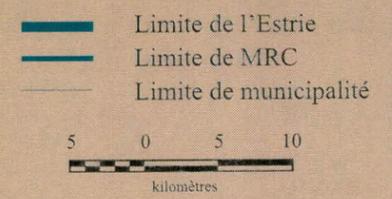
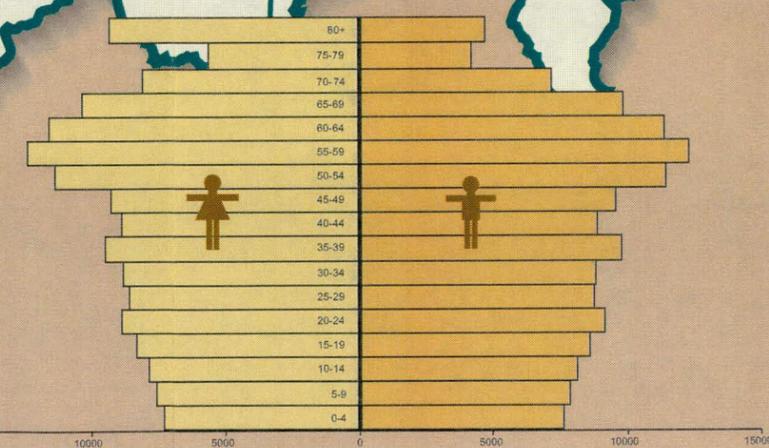


Variation de la population 1996-2016

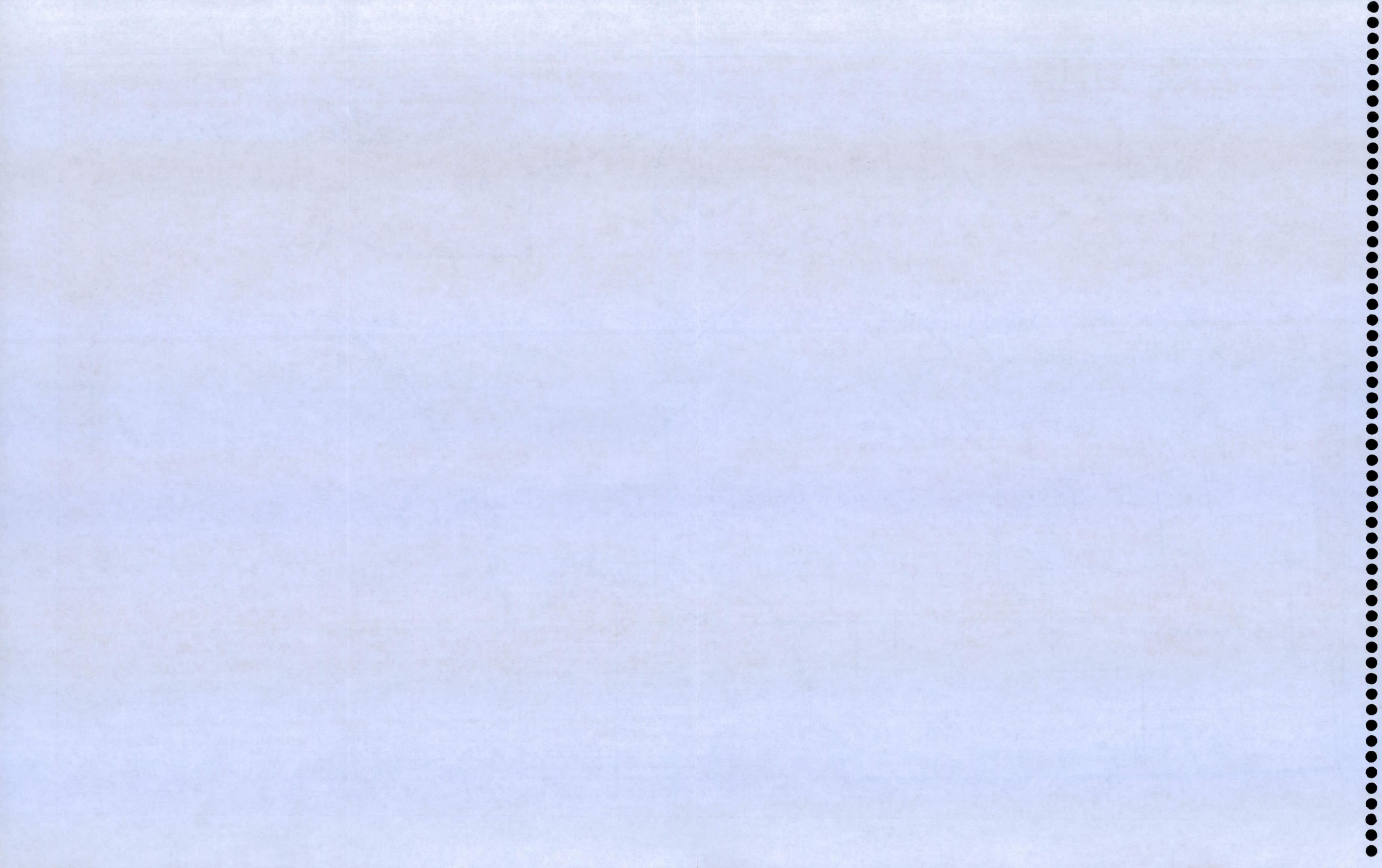
MRC	Nombre net de personnes	Taux de variation (%)
La Région-Sherbrookoise	14 600	10,4 %
Coaticook	600	3,6 %
Memphrémagog	9 200	23,5 %
Le Val-Saint-François	-300	-1,1 %
Le Granit	2 000	9,3 %
Le Haut-Saint-François	0	0,0 %
Asbestos	-1 700	-11,2 %

Source: ISQ, 2001

Population	Municipalités
moins de 1 000	60
1 001 à 2 000	21
2 001 à 5 000	18
5 001 à 10 000	6
10 001 à 20 000	3
20 000 et plus	1



Note : Limites municipales de décembre 1998
 Source : Statistique Canada, Recensement du Canada, 1996



Depuis 1993, le marché américain enregistre la plus forte croissance, la valeur des expéditions à destination de ce marché ayant augmenté de 82,2 % de 1993 à 1995. Pour l'ensemble des manufacturiers québécois, la hausse a été un peu plus faible, s'établissant à 57,9 %. Au cours de cette période, c'est le marché international, excluant celui des États-Unis, qui vient au deuxième rang au point de vue de la croissance pour les manufacturiers de l'Estrie, suivi des marchés du Québec et de l'Ontario.

2.1.3 Le tourisme

En Estrie, le tourisme a fait lentement sa place par l'entremise de la villégiature. La région se démarque en effet par le « séjour-villégiature » de courte durée et le ski alpin, lesquels constituent l'assise de son économie touristique. Le circuit touristique, la motoneige, la randonnée à vélo, la randonnée pédestre, l'agrotourisme et le véhicule tout-terrain (VTT) complètent l'offre de produits touristiques.

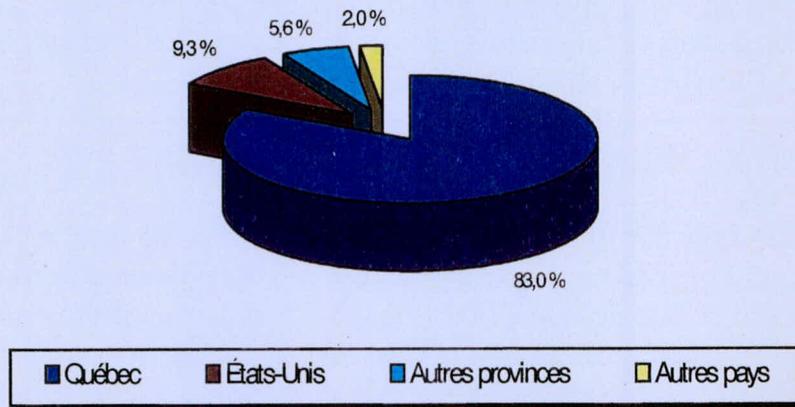
La station touristique de Magog-Orford est en voie de consolidation, tandis que celle de Lac-Mégantic en est à l'étape de la planification. La zone Eastman-Coaticook-Orford-Stanstead représente un pôle touristique offrant un grand potentiel de développement et d'attraction. La zone Sherbrooke-Lennoxville forme un deuxième pôle, tandis que la zone mont Mégantic-Lac-Mégantic-mont Gosford en constitue un troisième.

À la suite du prolongement du réseau routier, dans les années 50 et 60, la villégiature de chalet a accaparé les rives des lacs et des rivières. Depuis quelques années, on assiste cependant à la conversion de résidences secondaires en résidences principales. La formule de copropriété gagne aussi en popularité, un nombre important d'unités ayant été construites depuis 1985. La plus grande concentration se trouve dans la MRC de Memphrémagog.

Plus de quatre touristes sur cinq qui visitent la région de l'Estrie sont des Québécois (figure 3). La deuxième clientèle touristique en importance est américaine (un touriste sur dix) et vient principalement de la Nouvelle-Angleterre. En troisième place, viennent les touristes des autres provinces (un sur vingt), essentiellement de l'Ontario. Toutes ces personnes utilisent très majoritairement l'automobile pour accéder à la région estrienne et s'y déplacer.

La région de l'Estrie souhaite un développement de l'industrie touristique fondé sur la qualité de l'environnement naturel et du potentiel culturel et patrimonial que l'on y trouve.

Figure 3
L'origine des touristes, Estrie, 1994



Source : TOURISME QUÉBEC. Le tourisme au Québec en 1994, avril 1996, 92 pages

2.1.4 L'aménagement du territoire

L'occupation actuelle du territoire estrien reflète étroitement l'héritage du passé, à savoir :

- un habitat dispersé et à faible densité, hérité du système cadastral des cantons qui a été en pratique le premier plan d'aménagement du territoire; ce modèle d'occupation du territoire nécessite un réseau routier étendu et très ramifié;
- un pôle d'influence régional, soit l'agglomération de Sherbrooke, favorisé à l'origine par la convergence de cours d'eau, puis par celle des réseaux routier et ferroviaire.

La région n'a été ouverte que tardivement à la colonisation et elle demeure encore relativement peu urbanisée. Les affectations urbaines et industrielles ne représentent que 3,5 % de la superficie totale et se concentrent principalement dans l'ouest, alors que les affectations agricoles et forestières englobent 86 % du territoire.

Dans la région de l'Estrie, comme dans bien d'autres régions du Québec, l'analyse de l'évolution de l'urbanisation au cours des dernières décennies montre un phénomène d'étalement urbain au profit des banlieues. L'extension du tissu urbain se manifeste souvent de façon linéaire le long des routes du réseau supérieur, ce qui nuit aux conditions de fluidité et de sécurité de ces routes. La relation entre la route et l'urbanisation ne laisse aucun doute, en particulier le long de la route 112 (Deauville, Rock Forest et Fleurimont) et de la route 220 (Saint-Élie-d'Orford), à la périphérie de Sherbrooke. Les routes du réseau supérieur servent encore d'axes préférentiels pour le développement urbain. Les routes nationales sont souvent les plus touchées et elles le sont d'autant plus qu'elles se situent près d'agglomérations importantes.

Mentionnons à cet effet :

- la route 112 : Eastman, canton de Magog, Omerville, Fleurimont, Ascot Corner;
- la route 116 : Richmond, Cleveland, Danville;
- la route 147 : Coaticook, Compton;
- la route 161 : Nantes, Lac-Mégantic.

Toutes les MRC de la région de l'Estrie sont engagées dans le processus de révision de leur schéma d'aménagement ou viennent de le terminer. Elles reconnaissent l'importance de préserver et d'améliorer la fluidité et la sécurité sur le réseau routier supérieur et plusieurs précisent que la multiplication des accès représente la cause principale de dégradation de ces conditions. Certaines MRC ont adopté des mesures d'urbanisme intéressantes pour une meilleure gestion des corridors routiers. Toutefois, dans l'ensemble, les mesures retenues demeurent inégales et trop timides pour constituer une solution efficace au problème de dégradation des corridors routiers.

Parmi les demandes en matière de transport inscrites dans les schémas d'aménagement des MRC, mentionnons le doublement de la chaussée de l'autoroute 55 au nord de Windsor, ainsi que la construction de trois voies de contournement (Danville, Lac-Mégantic, sud de Sherbrooke).

2.2 Les infrastructures routières

En Estrie, le transport des personnes et des marchandises repose presque entièrement sur le réseau routier, et ce, en raison de l'absence ou de la faible représentation des autres modes de transport. La part du chemin de fer ne doit pas être négligée, mais elle ne concerne que le transport des marchandises, principalement les marchandises en transit sur le territoire.

Le réseau routier du Québec a été hiérarchisé selon les fonctions attribuées à chacune des routes ou à une partie de celles-ci. C'est le principe de la classification fonctionnelle qui divise les routes en trois catégories : le réseau supérieur, le réseau local et le réseau d'accès aux ressources. Le réseau supérieur (carte 2) comprend les classes de routes suivantes : autoroute, route nationale, route régionale et route collectrice. Il est ramifié et très étendu, totalisant 1 986,4 km de routes qui se répartissent comme suit :

- 321,9 km d'autoroutes;
- 307,6 km de routes nationales;
- 698,7 km de routes régionales;
- 658,2 km de routes collectrices.

À celles-ci s'ajoutent les routes d'accès aux ressources, d'une longueur totale de 6,2 km en Estrie.

La Direction de l'Estrie du ministère des Transports est donc responsable de l'entretien de 1 992,6 km de chaussées pour l'ensemble de la région.

Le réseau routier de la région compte également 4 097,07 km de routes locales, c'est-à-dire de compétence municipale. Le Ministère subventionne toutefois l'ensemble du réseau local pour un montant qui a atteint 11 829 777 \$ en 1999-2000.

2.2.1 Les caractéristiques géométriques

Pour les autoroutes, mentionnons que tous les échangeurs existants, à l'exception de l'échangeur de l'autoroute 10 avec le chemin du Grand-Bois (sortie 100), sont des échangeurs complets, c'est-à-dire donnant accès à toutes les directions. Quant à l'autoroute 55, le tronçon situé au nord de Windsor ne comporte encore qu'une chaussée.

En ce qui concerne les caractéristiques géométriques des routes, à l'exception des autoroutes, on constate que :

- 47 % des sections routières présentent des déficiences qui font en sorte que la vitesse praticable est inférieure à la vitesse affichée;
- la visibilité au dépassement à 450 m présente des écarts par rapport à la norme moyens ou forts pour 65 % des sections routières; toutefois, l'incidence de ces déficiences demeure peu considérable compte tenu que les routes touchées ont en général un faible débit de circulation;
- des déficiences quant à la largeur de la chaussée sont décelées sur 37 % des sections routières. Elles sont principalement le lot des routes plus âgées, d'où l'explication de leur faible gabarit;
- des pentes critiques se rencontrent sur 61 % des sections routières analysées, alors que l'on peut dénombrer 17 pentes raides totalisant 4 526 m de longueur, soit 0,23 % de la longueur totale du réseau supérieur.

2.2.2 Les débits de circulation

Les routes dont le débit de circulation est le plus élevé se concentrent dans la partie ouest de la région, soit à la périphérie de l'agglomération de Sherbrooke (carte 3). Les principaux aspects de la circulation sur les routes de l'Estrie peuvent se résumer de la manière suivante :

- quelque 60 % des sections de trafic supportant un débit supérieur à 5 000 véhicules par jour en 1992 ont subi une augmentation de débit qui, dans plusieurs cas, est substantielle. La hausse du débit se concentre surtout dans la partie ouest de la région;
- l'autoroute 10 a vu son débit augmenter à un rythme de 6 à 14 % par année. Par contre, l'autoroute 55 a subi une légère diminution sur le tronçon situé au sud de l'autoroute 10 et une hausse variable sur le tronçon au nord de cette dernière. Toutefois, le trafic lourd est en augmentation constante sur l'ensemble du réseau autoroutier;

- de 1992 à 1995, plus de la moitié des sections de trafic subissent une diminution du débit journalier moyen annuel (DJMA). Cependant, compte tenu qu'il s'agit principalement de sections à faible débit de circulation, il en résulte que la baisse globale est également légère.

2.2.3 La fluidité

La fluidité de la circulation se définit par les niveaux de service. Les données de circulation recueillies annuellement sur plus de 300 sites démontrent bien que la région de l'Estrie est peu exposée à des conditions extrêmes de circulation, que ce soit dans le cas des tronçons ou dans celui des intersections (carte 4). Si l'on exclut les territoires des villes de 10 000 habitants et plus, soit Magog, Rock Forest, Sherbrooke et Fleurimont, les problèmes de congestion se limitent à quelques tronçons et quelques intersections, souvent situés près des agglomérations importantes. En bref, on note que :

- 70 % des sections routières ont un niveau de service A-B (excellent), 29 % ont un niveau de service C-D (bon) et à peine 1 %, un niveau de service E (médiocre). Ces dernières se trouvent principalement dans l'agglomération de Sherbrooke;
- tout au plus 5 % des intersections étudiées affichent un niveau de service inférieur à la limite acceptable.

2.2.4 La capacité structurale

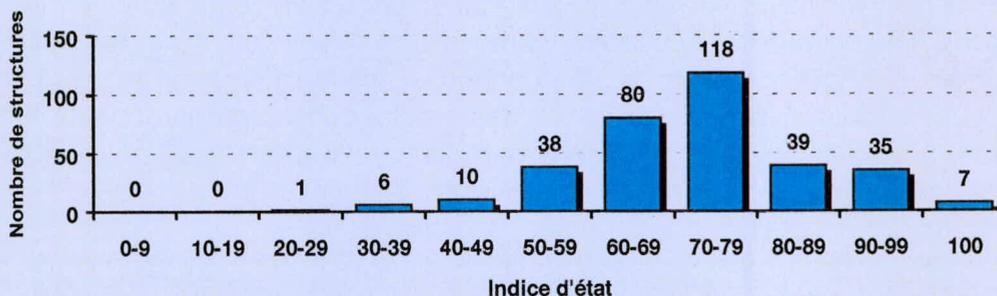
Une partie du réseau routier supérieur de l'Estrie, constituée d'autoroutes et de routes nationales, est relativement jeune et offre encore un bon état de la chaussée. Par contre, le réseau compte également plusieurs routes qui sont vieilles et qui présentent des déficiences importantes, telles que des ornières prononcées, des affaissements et des transitions de fondation défectueuses (carte 5). Certaines de ces routes devraient être reconstruites, mais, compte tenu du cadre budgétaire actuel, seules des réfections de surface sont présentement effectuées sur cette portion du réseau. Ces routes représentent 39 % du réseau, pour un total de 800 km de routes sur lesquelles il faudrait agir de façon plus importante.

2.2.5 Les structures

On peut classer le parc des structures dont l'entretien relève du Ministère en trois groupes. Des 334 structures (ponts et murs de soutènement) à l'inventaire, 5 % environ présentent un indice d'état inférieur à 50 (figure 4). Ce groupe inclut généralement les ponts ayant atteint leur vie utile et ayant des défauts aux éléments principaux. Leur réfection majeure ou leur reconstruction devrait être effectuée dans une perspective de dix ans. Le deuxième groupe, composé des deux tiers des structures, montre des indices d'état variant de 50 à 80. Ces ouvrages sont considérés comme ayant un état satisfaisant. Des travaux d'entretien courant sont nécessaires régulièrement et certains éléments nécessitent des réparations. Enfin, le troisième groupe représentant environ 30 % du parc obtient un indice de plus de 80. Ce sont les ouvrages en bon état et nécessitant un entretien préventif et quelques travaux d'entretien courant.

Cependant, une seule structure à capacité limitée se trouve sur une route dont le DJMA s'avère relativement important, soit le pont MacKenzie sur la route 243 (carte 6). Aucune autre route importante du réseau supérieur ne comporte de structure assujettie à une limitation aux charges légales.

Figure 4
L'indice d'état des structures



Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Étude technique 1.2.1.4 – État des chaussées et des structures, document interne, 1999

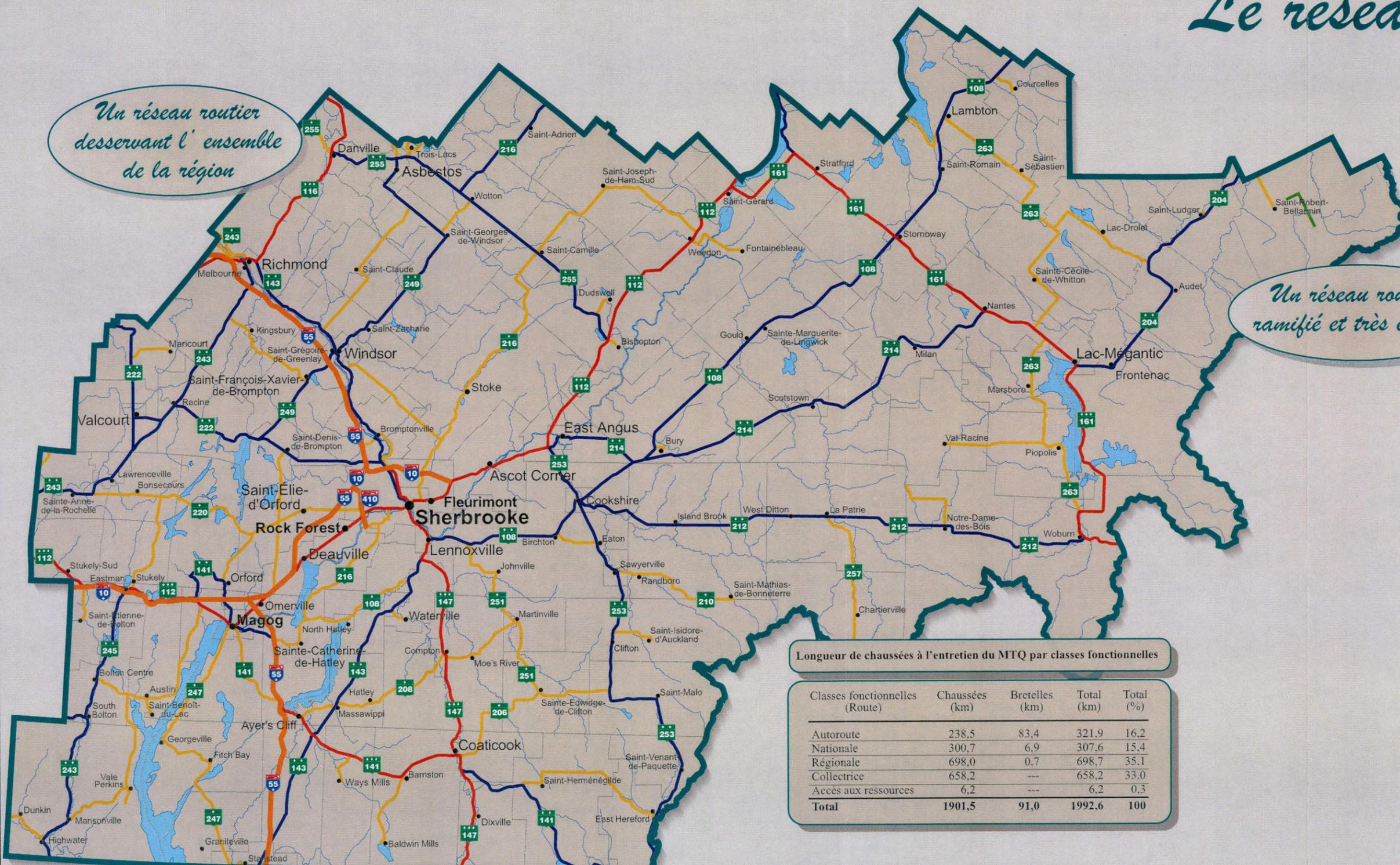
Enfin, il importe de préciser que plus de 50 % des structures, incluant la plupart des ponts d'étagement sur autoroute, se retrouvent dans la classe d'âge de 20 à 40 ans. Dans une quinzaine d'années, c'est donc plus de la moitié du parc de structures sous la responsabilité du MTQ qui nécessitera des travaux de réfection majeure.

En adoptant dès maintenant un programme d'entretien préventif, il demeure possible d'atténuer les effets du vieillissement sur ces structures et ainsi, de prolonger leur vie utile. Cependant, il est impératif d'agir dès maintenant si l'on souhaite éviter des investissements importants dans une quinzaine d'années.

Le réseau routier

Un réseau routier desservant l'ensemble de la région

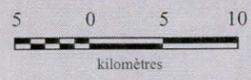
Un réseau routier ramifié et très étendu



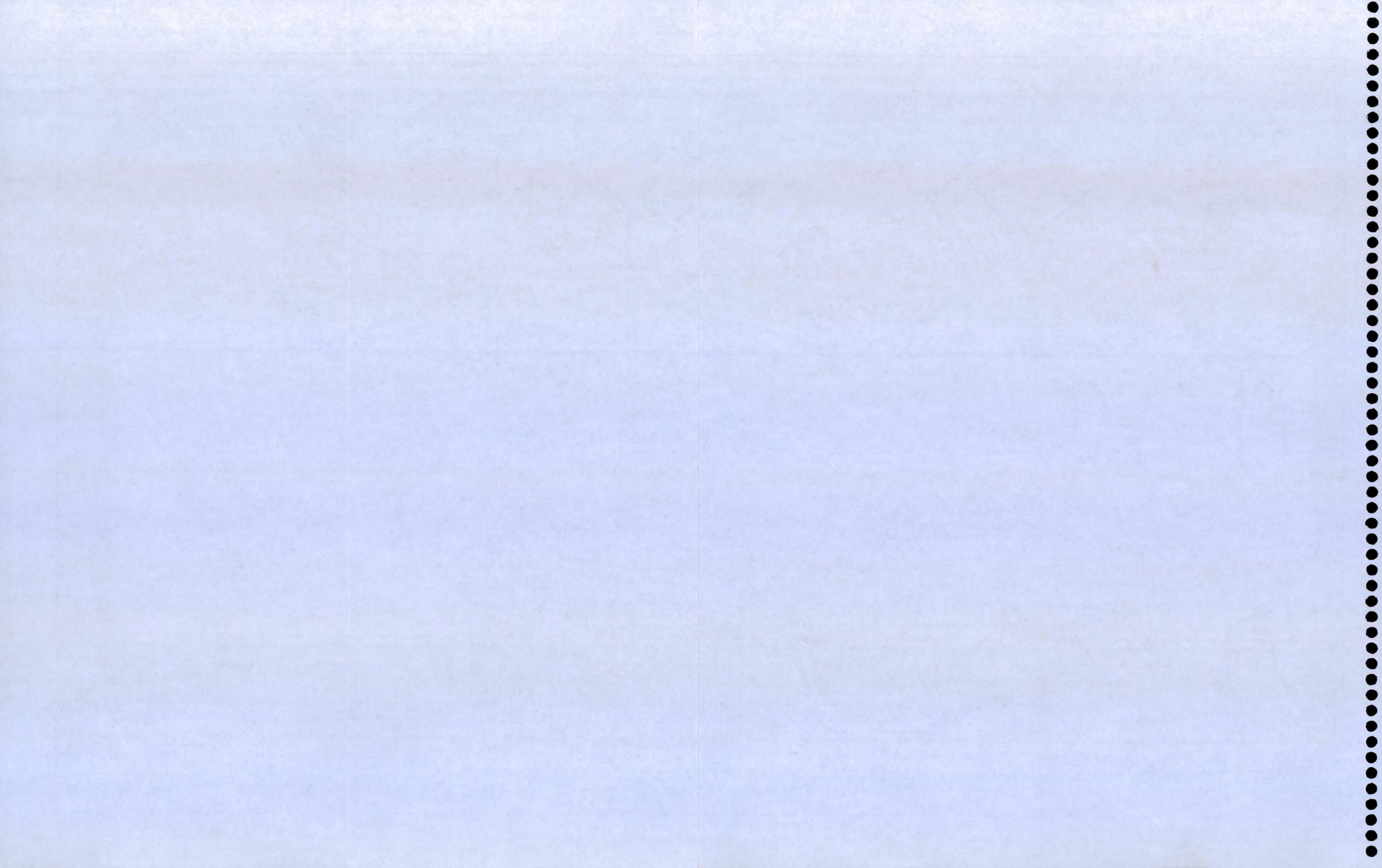
- Classes fonctionnelles
-  Autoroute
 -  Route nationale
 -  Route régionale
 -  Route collective
 -  Accès aux ressources
-
-  Limite de l'Estrie
 -  Limite de municipalité
 -  Hydrographie

Longueur de chaussées à l'entretien du MTQ par classes fonctionnelles

Classes fonctionnelles (Route)	Chaussées (km)	Bretelles (km)	Total (km)	Total (%)
Autoroute	238,5	83,4	321,9	16,2
Nationale	300,7	6,9	307,6	15,4
Régionale	698,0	0,7	698,7	35,1
Collectrice	658,2	---	658,2	33,0
Accès aux ressources	6,2	---	6,2	0,3
Total	1901,5	91,0	1992,6	100



Note : Limites municipales de mars 1999
Données : MTQ, 1998



Les débits journaliers moyens annuels

*D'ici 2016,
une augmentation moyenne de 14,4 %
des débits, principalement dans la
partie ouest*

*L'autoroute 55, au nord
de l'autoroute 10,
subit des augmentations
variables de débit*

*L'autoroute 10 voit ses débits
augmenter de 6 à 14 % par année*

*De légères diminutions
de débit sur l'autoroute 55,
au sud de l'autoroute 10*

D.J.M.A. Véhicules/jour

- moins de 2 000
- 2 000 à 5 000
- 5 000 à 10 000
- 10 000 à 20 000
- plus de 20 000
- Donnée non disponible

Autoroute

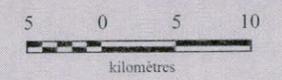
Autres routes

- Route nationale
- Route régionale
- Route collective
- Accès aux ressources

Limite de l'Estriv

Limite de municipalité

Hydrographie

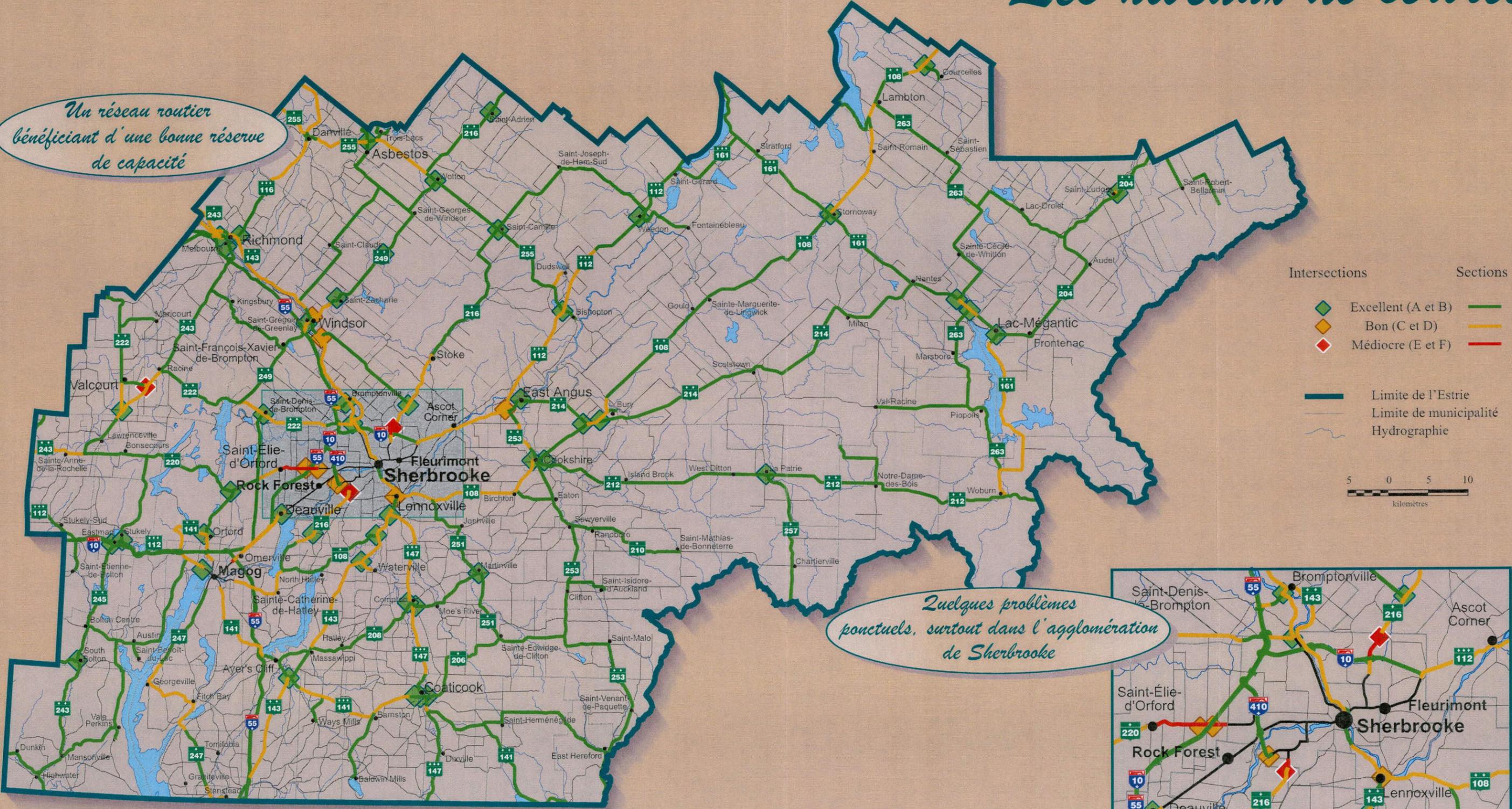


Note : Limites municipales de mars 1999
Données : MTQ, 1995



Les niveaux de service

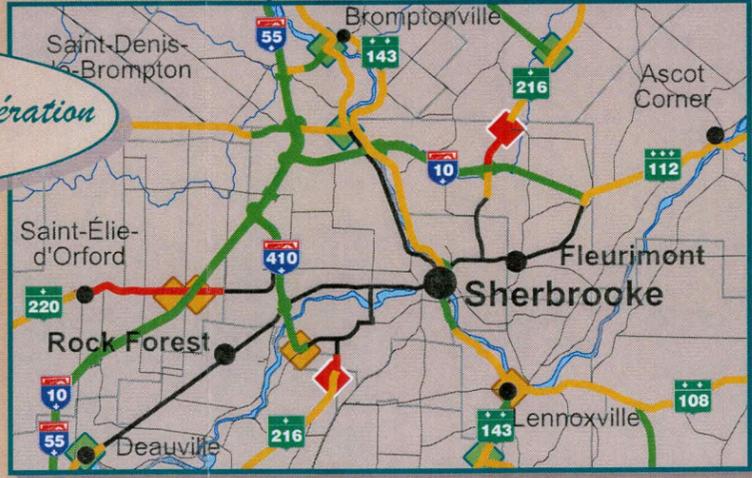
Un réseau routier bénéficiant d'une bonne réserve de capacité



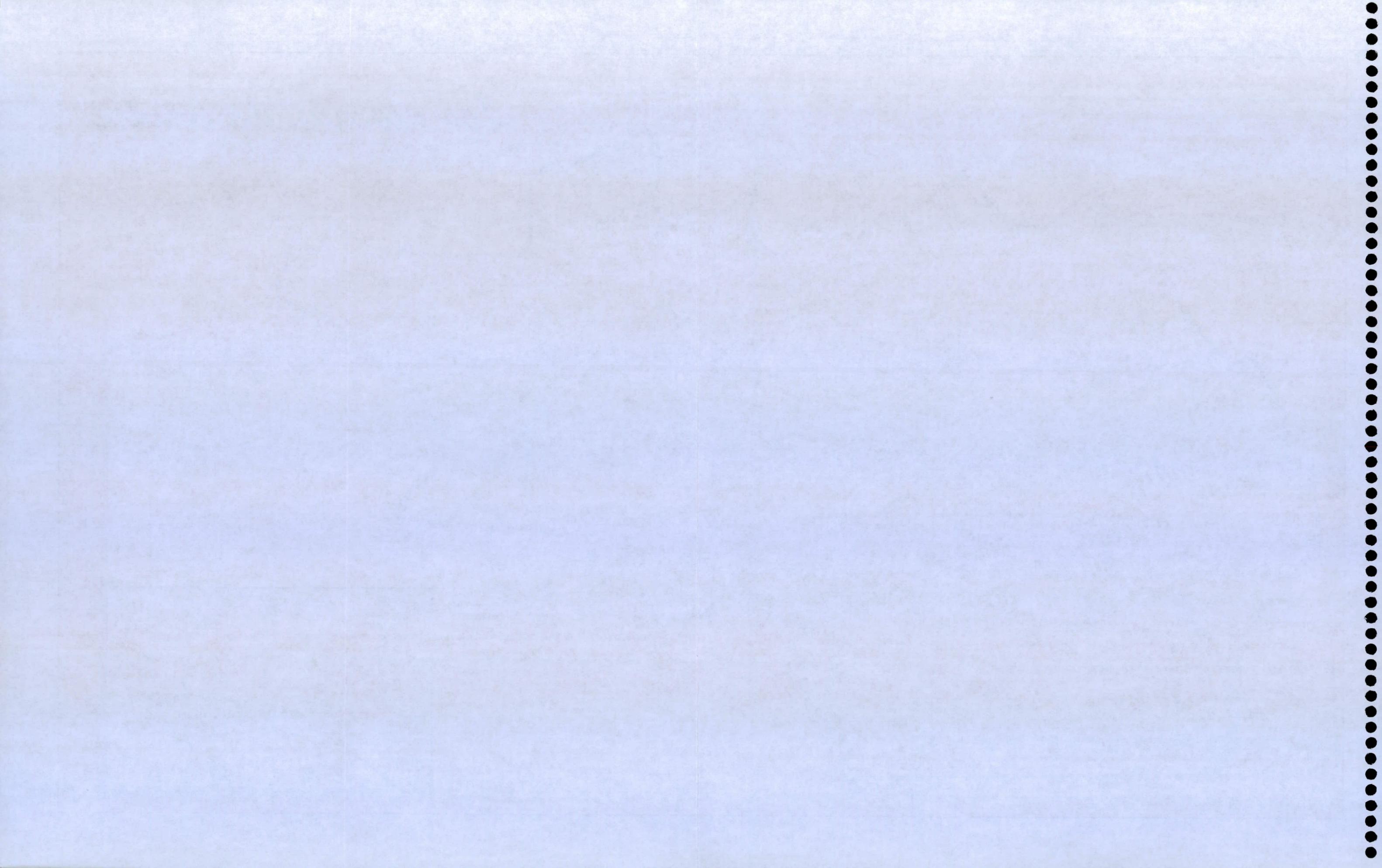
Intersections	Sections
	Excellent (A et B)
	Bon (C et D)
	Médiocre (E et F)
	Limite de l'Estrie
	Limite de municipalité
	Hydrographie

5 0 5 10
kilomètres

Quelques problèmes ponctuels, surtout dans l'agglomération de Sherbrooke



Note : Limites municipales de mars 1999
Données : Pour les sections MTQ 1995 et 1996 et relevés 1997
Pour les intersections, MTQ 1994 à 1997



L'uni des chaussées (le confort de roulement)

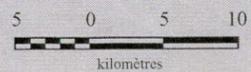
*Un bon état des routes
les plus sollicitées*

*Un réseau routier aux
qualités inégales*

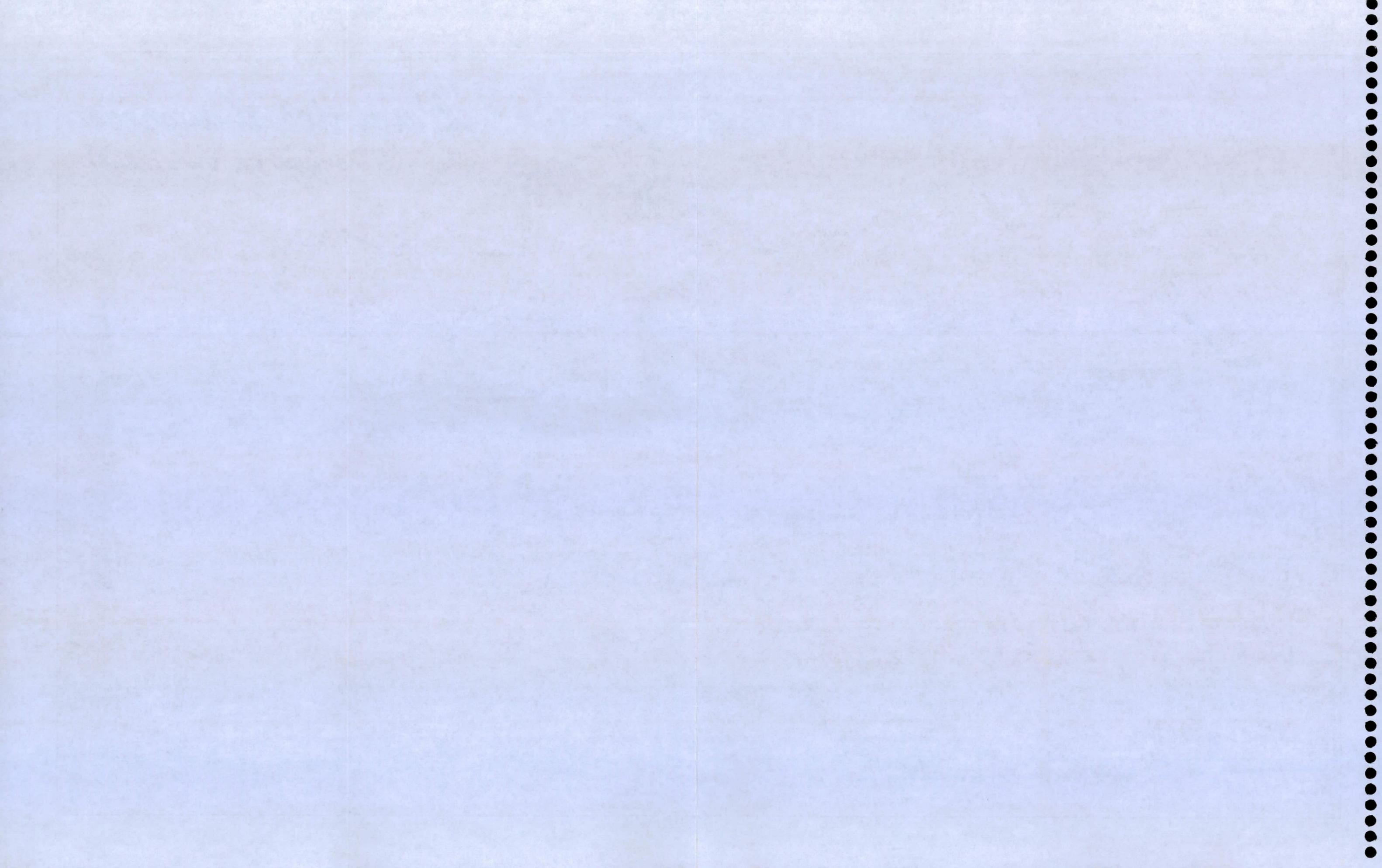


Déficience

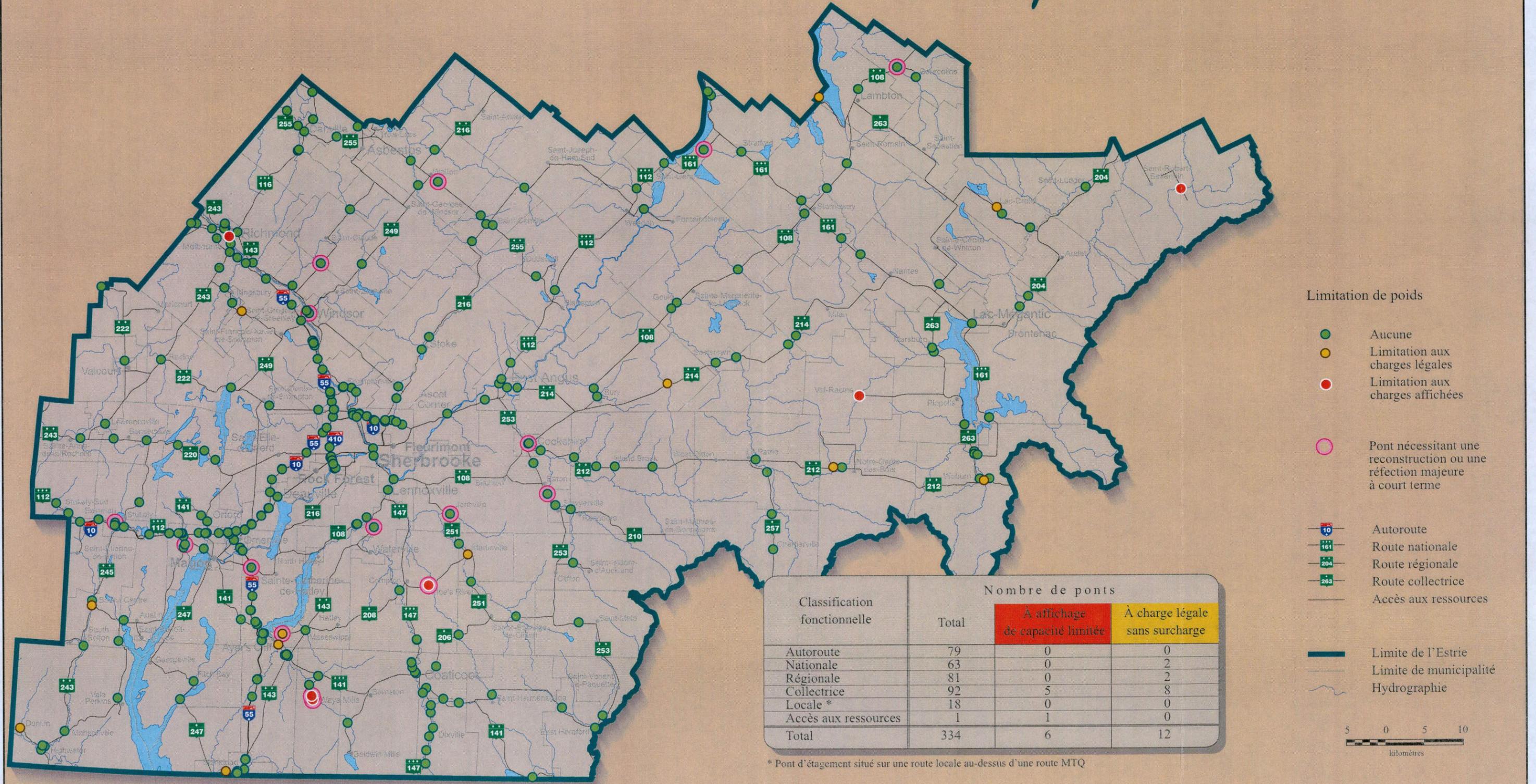
- Aucune
- Faible
- Moyenne
- Marquée
- Aucune donnée ou route gravellée
- Limite de l'Estrie
- Limite de municipalité
- Hydrographie



Note : Limites municipales de mars 1999
Données : MTQ, été 1998



La capacité des structures



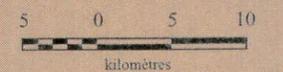
Limitation de poids

- Aucune
- Limitation aux charges légales
- Limitation aux charges affichées

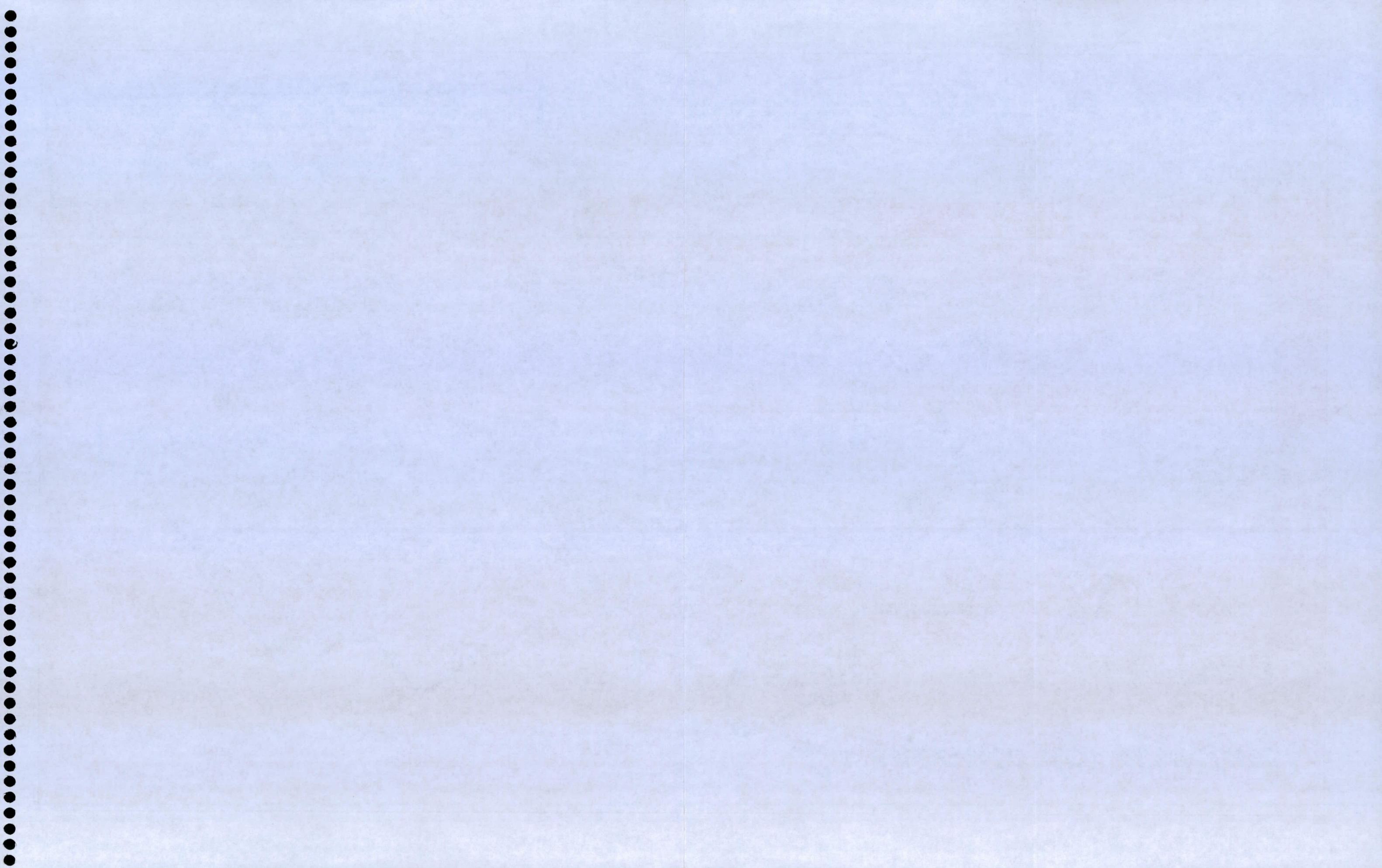
○ Pont nécessitant une reconstruction ou une réfection majeure à court terme

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Accès aux ressources

- Limite de l'Estrie
- Limite de municipalité
- Hydrographie



* Pont d'étagement situé sur une route locale au-dessus d'une route MTQ



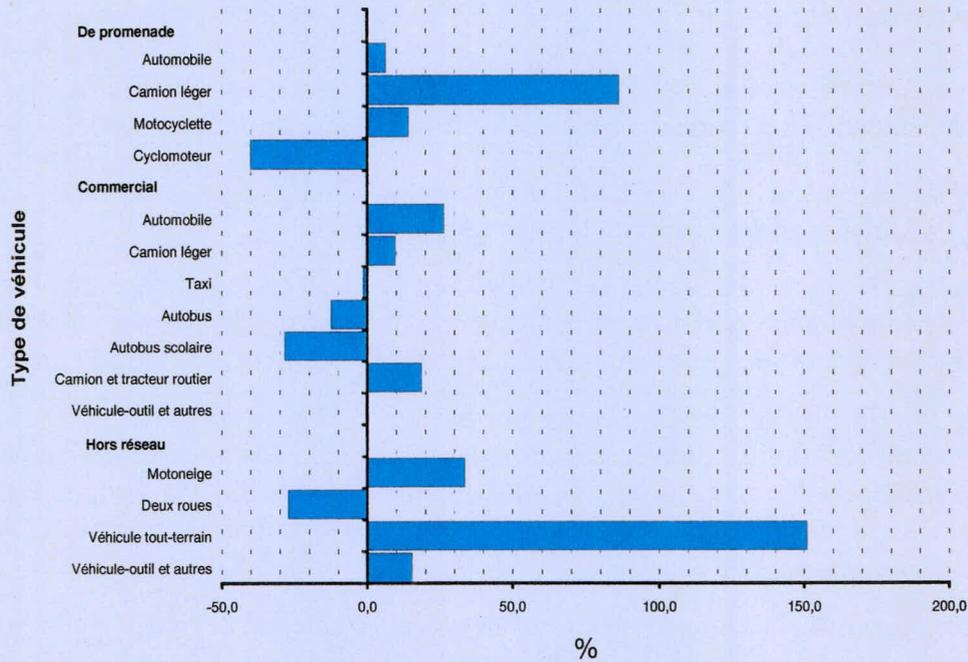
2.3 Le transport des personnes

2.3.1 Le réseau routier

Le transport des personnes en Estrie est totalement assumé par le réseau routier. Les principaux éléments qui ressortent à cet égard se résument comme suit :

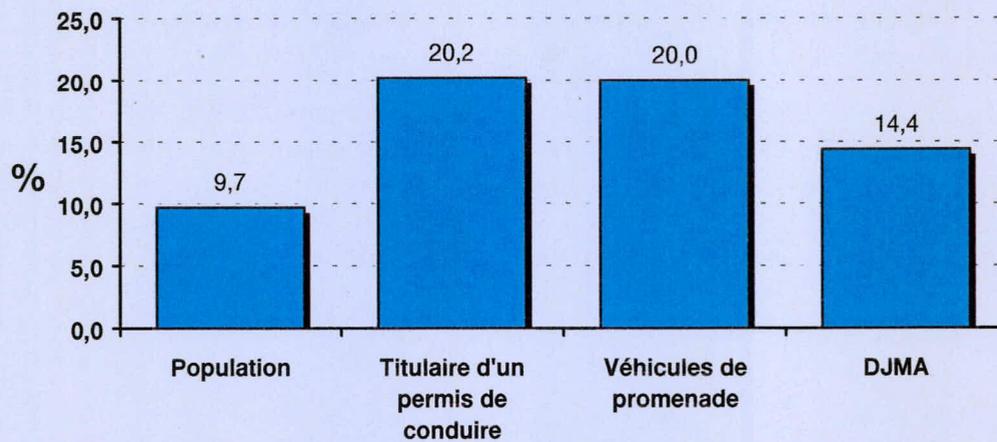
- les routes les plus achalandées sont les autoroutes, ainsi que les routes 108, 112, 116, 143 et 147, la plupart se trouvant à l'ouest de la région;
- la circulation augmente de façon substantielle en été dans toute la région estrienne, mais plus particulièrement dans l'ouest. Entre autres, les autoroutes 10, 55 et 410 héritent d'une bonne proportion de véhicules en transit vers le Vermont et le New Hampshire;
- le parc de véhicules de l'Estrie a connu une hausse de 16,6 % de 1990 à 1997 (figure 5). L'augmentation la plus marquée concerne les véhicules de promenade et les véhicules hors réseau, soit les motoneiges et, principalement, les VTT. Par contre, le parc de véhicules de transport collectif des personnes (taxis, autobus et autobus scolaires) a régressé au cours de cette période;
- de façon générale, la circulation est en hausse constante sur les principales routes de l'Estrie depuis 1981. Elle croît plus rapidement que les effectifs de la population totale. L'explication se trouve dans la forte croissance du nombre de titulaires d'un permis de conduire et dans l'augmentation encore plus importante du taux de motorisation;
- au cours des vingt prochaines années (1996-2016), un modèle prévisionnel élaboré au MTQ prévoit une augmentation de 20,2 % du nombre de titulaires d'un permis de conduire et de 20 % du nombre de véhicules de promenade (figure 6). Notons cependant que ce modèle s'appuie sur une hausse de population de 9,7 %, alors que la prévision de l'Institut de la statistique du Québec est plutôt de 8,6 % pour la période 1996-2016. Selon le modèle du MTQ, le débit journalier moyen annuel (DJMA) devrait s'élever de 14,4 %. L'accroissement de la circulation touchera particulièrement les MRC de La Région-Sherbrookoise (21,7 %) et de Memphrémagog (20,7 %);
- en raison de la bonne réserve de capacité du réseau routier supérieur, les cas d'augmentation de circulation prévus auront globalement peu d'incidence sur les niveaux de service. Cependant, les sections routières et les carrefours qui font déjà problème dans les MRC de La Région-Sherbrookoise et de Memphrémagog verront leur situation s'aggraver au fil des ans si les correctifs appropriés ne sont pas mis en place.

Figure 5
La croissance du parc de véhicules, Estrie, 1990-1997



Source: SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. Bilan 1997, Québec, SAAQ, 207 p.

Figure 6
L'évolution de quelques indicateurs, Estrie, 1996-2016



Source: MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Étude technique 1.4.1.1 - Mobilité régionale et interrégionale, document interne, 1999

2.3.2 Le transport en commun

En Estrie, seule l'agglomération de Sherbrooke est desservie par le transport en commun. Le territoire touché comprend six municipalités, lesquelles regroupent 46 % de la population régionale. Le service de transport en commun y est assuré par deux organismes, soit un organisme public de transport en commun (OPT) et un organisme municipal et intermunicipal de transport en commun (OMIT).

Dans le cas de l'OPT, la Corporation métropolitaine de transport - Sherbrooke (CMTS), la flotte comprend 69 véhicules utilisés sur 20 circuits. Les rapports annuels de la CMTS indiquent trois cas de diminution d'achalandage successifs depuis 1994. Pour sa part, l'OMIT de Saint-Élie-d'Orford offre un unique circuit à la population de la municipalité (5 046 personnes et 101,2 km²) avec un seul minibus. L'organisme note une hausse du nombre d'usagers et de l'achalandage de 5 % pour la période 1995-1996.

Pour l'OPT, depuis 1993, l'aide financière à l'exploitation du transport en commun est assurée grâce à la contribution des automobilistes par le paiement de droits de 30 \$ sur leur immatriculation. Quant à l'OMIT de Saint-Élie-d'Orford, il reçoit du MTQ 40 % de ses revenus.

Les immobilisations nécessaires pour que les OPT puissent exploiter leur réseau (autobus, terminus, voie réservée, etc.) sont subventionnées dans une proportion variant de 50 à 75 % par le MTQ.

2.3.3 Le transport adapté

La région de l'Estrie comprend huit organismes de transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. En 1998, le ministère des Transports a subventionné 75 % des dépenses préalablement autorisées qui sont effectuées par les organismes de transport adapté. Ceux-ci offraient des services à 93 % de la population répartie sur les trois quarts du territoire.

Le transport adapté connaît une hausse constante du nombre d'usagers et de l'achalandage depuis 1986. En raison du vieillissement de la population et d'autres facteurs socio-économiques déjà en place, le nombre de personnes admissibles au transport adapté et le nombre de déplacements devraient augmenter de façon appréciable. De 2 600 personnes admises en 1993, le nombre d'usagers devrait atteindre 3 219 en 2006, soit un accroissement de 23,8 %. Le nombre de déplacements devrait connaître une hausse de 8,8 %.

Il est évident que se pose ici le défi de l'intégration des modes de transport des personnes, si l'on souhaite respecter le principe de l'équité en matière de transport en assurant à tous les Estriens des conditions de mobilité appropriées.

Soulignons que l'intégration du transport collectif constitue l'une des orientations privilégiées par le MTQ en Estrie. Depuis trois ans déjà, les personnes âgées ont accès au transport adapté sur l'ensemble du territoire, à l'exception du secteur desservi par le

transport en commun. En outre, un projet pilote du type guichet unique est déjà en cours depuis mars 2000 dans la MRC du Haut-Saint-François.

2.3.4 Le transport scolaire

Seul mode de transport collectif desservant l'ensemble du territoire, le transport scolaire connaît une baisse de la demande depuis 1986, en raison d'une diminution du nombre d'élèves inscrits dans les commissions scolaires et les établissements d'enseignement privés de l'Estrie. On prévoit qu'en 2016 le nombre d'élèves transportés sera d'environ 15 % inférieur à celui de l'année scolaire 1995-1996.

Depuis 1997, le MTQ n'intervient plus dans le processus de financement du transport scolaire. Celui-ci est assuré par le versement des contributions municipales dont le ministère de l'Éducation est fiduciaire. Le MTQ n'a conservé que son pouvoir de réglementation dans le domaine de la sécurité du transport scolaire.

2.3.5 Le transport interurbain par autocar et le transport nolisé des touristes

En mars 1996, sept transporteurs privés desservait 46 municipalités de l'Estrie, soit 205 142 personnes ou 73 % de la population régionale. Ces transporteurs exploitaient treize lignes de transport interurbain.

À moins d'un revirement dans la structure de la clientèle d'ici 2016, les structures d'âge de la population estrienne seront peu favorables à l'utilisation des services de transport par autocar. Les transporteurs se spécialisent déjà dans les itinéraires plus longs et plus rentables et ils ont tendance à délaisser les parcours locaux. Par ailleurs, la concurrence ainsi que le vieillissement de la population rendent difficile le maintien des services dans les zones rurales. Les parcours sur le réseau régional risquent donc d'être de plus en plus menacés puisque environ 80 % des usagers de ces services sont captifs. C'est l'accès à un service de transport collectif qui en devient l'enjeu.

Pour sa part, le transport nolisé des touristes gagne en popularité, ce mode étant favorisé par une clientèle en croissance, c'est-à-dire celle du troisième âge. Il y avait déjà, en avril 1997, 22 transporteurs régionaux titulaires de 29 permis de transport nolisé. De plus, quelques établissements hôteliers, dont l'Auberge Memphré de Magog et l'Auberge du Parc Orford, organisent eux-mêmes le transport nolisé de leur clientèle formée de groupes.

2.3.6 Le transport par taxi

En 1997, 80 % des citoyens estriens, regroupés dans un peu moins de la moitié des municipalités, ont accès au transport par taxi. La région de l'Estrie est divisée en 20 territoires, et l'on y dénombre 129 permis et 246 chauffeurs de taxi.

2.3.7 Le transport ferroviaire

Le 15 décembre 1994 circulait pour la dernière fois un train VIA Rail en Estrie. Depuis, aucun service de transport ferroviaire des passagers ne dessert la région.

2.3.8 Les réseaux cyclables

L'Estrie comptait en 1998 plus de 172,5 km d'aménagements cyclables de tous types dont les principaux sont :

- le réseau des Grandes-Fourches (79 km) dans la MRC de La Région-Sherbrookoise;
- le réseau de la région de Magog-Orford (35 km);
- le réseau des MRC du Val-Saint-François et d'Asbestos (30 km).

À ces réseaux plus importants s'ajoutent des réseaux locaux qui sont le plus souvent aménagés dans les rues municipales, sous forme de chaussée désignée ou de bande cyclable. De plus, dans leur schéma d'aménagement, les sept MRC estriennes ont retenu ou ont prévu des réseaux cyclables à mettre en valeur au cours des prochaines années. Quant à la Route verte, elle empruntera le réseau de la région de Magog-Orford, une partie du réseau des Grandes-Fourches et le réseau de la MRC du Val-Saint-François, ces tronçons ayant été balisés à l'automne 1998. Cependant, certains tronçons doivent être terminés d'ici peu.

Bien que l'Estrie soit déjà reconnue comme une destination de choix pour les cyclistes, son réseau cyclable est encore en pleine expansion. Le développement actuel se fait surtout à des fins touristiques et de loisirs.

2.3.9 Les réseaux de véhicules hors route

Le nombre de véhicules hors route (motoneiges et véhicules tout-terrain à trois ou quatre roues) a considérablement augmenté au cours des dernières années.

De 1990 à 1997, le nombre de motoneiges immatriculées dans la région est passé de 2 644 à 3 533, soit une hausse de 33,6 %. Le réseau compte 1 968 km de pistes. Quatre sentiers de motoneige font partie du réseau Trans-Québec. Au cours de la même période, le nombre de véhicules tout-terrain immatriculés a grimpé de 3 498 à 8 785, soit une augmentation de 151,1 %. L'Estrie possède 845 km de sentiers exclusifs. Elle est avec les régions de l'Outaouais, des Laurentides et de Lanaudière une de celles qui ont des sentiers accessibles à longueur d'année.

Les problèmes engendrés par l'utilisation croissante des véhicules hors route sont multiples, notamment pour ce qui est de la sécurité et de la dégradation des emprises routières. Conscient de cette question qui s'impose au fil du temps, le Ministère est actuellement à élaborer les divers aspects du règlement concernant la circulation des véhicules hors route. L'orientation retenue par le Ministère à ce sujet a pour objet un meilleur encadrement de la circulation de ce type de véhicule.

2.4 Le transport des marchandises

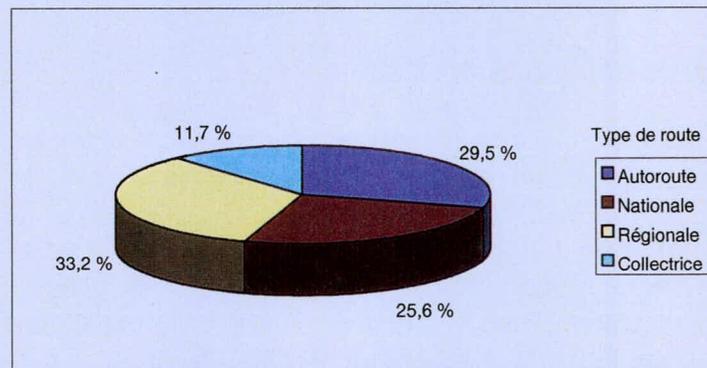
Dans la région, deux modes de transport sont principalement utilisés pour assurer le déplacement des marchandises : le camionnage, particulièrement, et aussi le transport ferroviaire.

2.4.1 Le transport par camion

En décembre 1991, le ministère des Transports du Québec publiait la *Politique de circulation des véhicules lourds et des matières dangereuses au Québec*⁹. Il en est résulté la première carte routière consacrée au réseau de camionnage (carte 7), publiée en novembre 1992 par le MTQ. Elle indique aux camionneurs les routes de transit (en vert), les routes restreintes (en jaune) et les routes interdites (en rouge) sur le réseau supérieur. Depuis, une nouvelle carte incluant le réseau local a été produite.

Dans la région de l'Estrie, le débit de circulation lourde le plus élevé se trouve dans les corridors autoroutiers des autoroutes 10 et 55, sur la route 108, qui est le principal axe est-ouest à l'est de Sherbrooke, ainsi que sur la route 116, qui sert de lien entre l'autoroute 55 et la région de Victoriaville. Par contre, les routes régionales sont les plus fréquemment utilisées par les transporteurs de la région à l'étude, suivies des autoroutes et des routes nationales (figure 7).

Figure 7
Les routes utilisées par les transporteurs



Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Sondage auprès des transporteurs*, document interne, Sherbrooke, Direction de l'Estrie, 1998-1999

Plusieurs problèmes liés à la circulation des véhicules lourds sont soulevés par les transporteurs. L'entretien hivernal constitue la principale préoccupation sur l'ensemble du réseau routier. Pour l'autoroute 55, au nord de Windsor, on invoque un nombre de voies

9. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal*, Québec, MTQ, 1997, 28 p.

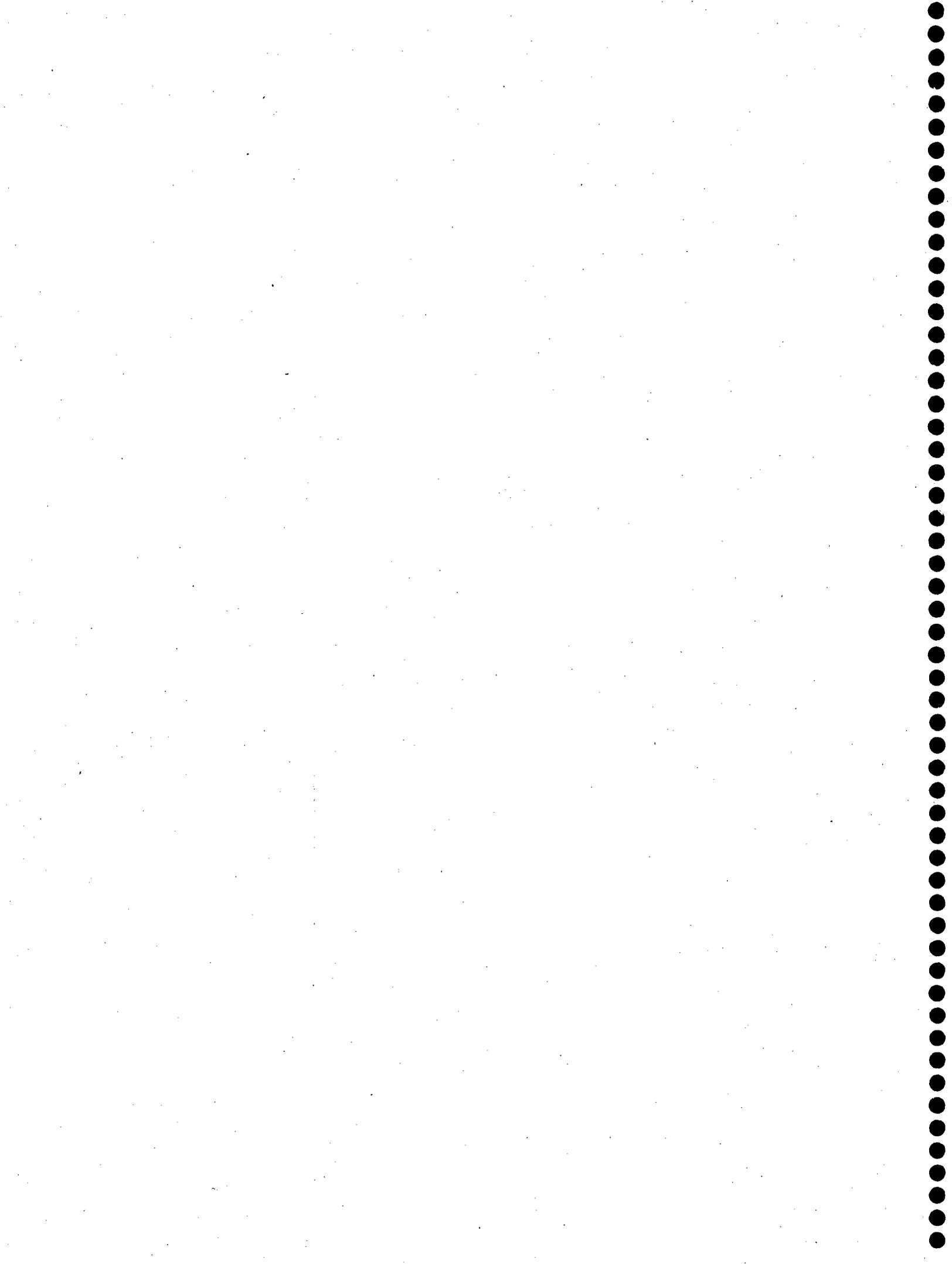
insuffisant et des secteurs où le dépassement est difficile. Dans le cas des autres routes, la qualité de la surface de roulement, la faible largeur de la chaussée, le nombre de voies insuffisant et les secteurs où le dépassement est difficile sont mentionnés. D'autres problèmes concernent plus particulièrement les traversées d'agglomération et ont trait à des déficiences géométriques et à de nombreux conflits d'usage.

Compte tenu des perspectives commerciales Québec-États-Unis, les autoroutes 10 et 55 absorberont une part de plus en plus importante du trafic lourd en Estrie dans les années à venir. Certains projets de développement économique importants (par exemple, l'entreprise Tafisa à Lac-Mégantic et l'entreprise Magnola à Asbestos) devraient également provoquer une augmentation substantielle du trafic lourd sur certaines routes des MRC de l'est du territoire à l'étude (par exemple, les routes 108, 112, 116 et 161), ce qui accentuera davantage les effets du camionnage déjà ressentis par les populations riveraines lors des traversés d'agglomération. Dans les MRC de l'ouest, la croissance devrait se concentrer sur les autoroutes et les routes menant aux principaux postes frontaliers, ainsi que dans les agglomérations urbaines de Magog et de Sherbrooke.

2.4.2 Le transport du bois

À l'inverse de celle du Québec, la ressource forestière estrienne relève du domaine privé à plus de 90 %. Comptant pour près du quart des approvisionnements des usines de transformation primaire du bois situées dans la région à l'étude, elle est omniprésente dans tout le territoire où elle occupe plus de 70 % de la superficie. L'ensemble du réseau supérieur et des routes municipales se voit ainsi sollicité à différents degrés lors du transport des bois ronds à partir des lieux de prélèvement jusqu'aux usines, ce qui contribue à accélérer le processus de dégradation de certaines routes régionales et collectrices déjà touchées par des déficiences allant de moyennes à importantes.

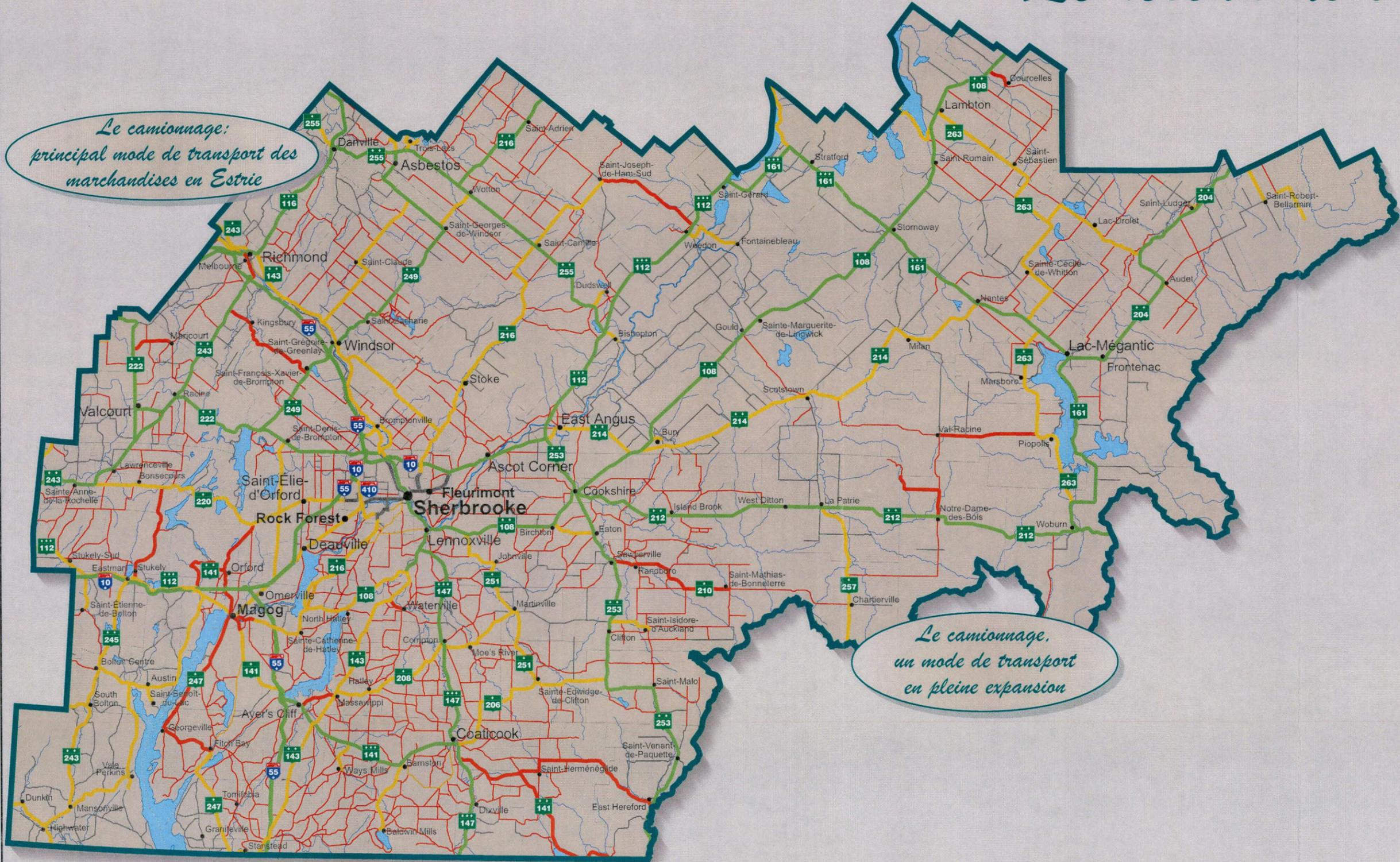
En Estrie, la forêt serait exploitée à près de 90 % de sa capacité de production actuelle. De ce strict point de vue, il y aurait lieu d'envisager une certaine stabilité de l'évolution du transport du bois dans l'avenir, si la possibilité forestière était respectée. Par contre, les sources possibles d'approvisionnement extérieures à la région pourraient hausser le niveau de transformation de l'ensemble des usines estriennes, si le marché s'avérait favorable, ce qui se traduirait inévitablement par une augmentation du transport de bois sur les routes de la région étudiée ici.



Le réseau de camionnage

*Le camionnage:
principal mode de transport des
marchandises en Estrie*

*Le camionnage,
un mode de transport
en pleine expansion*

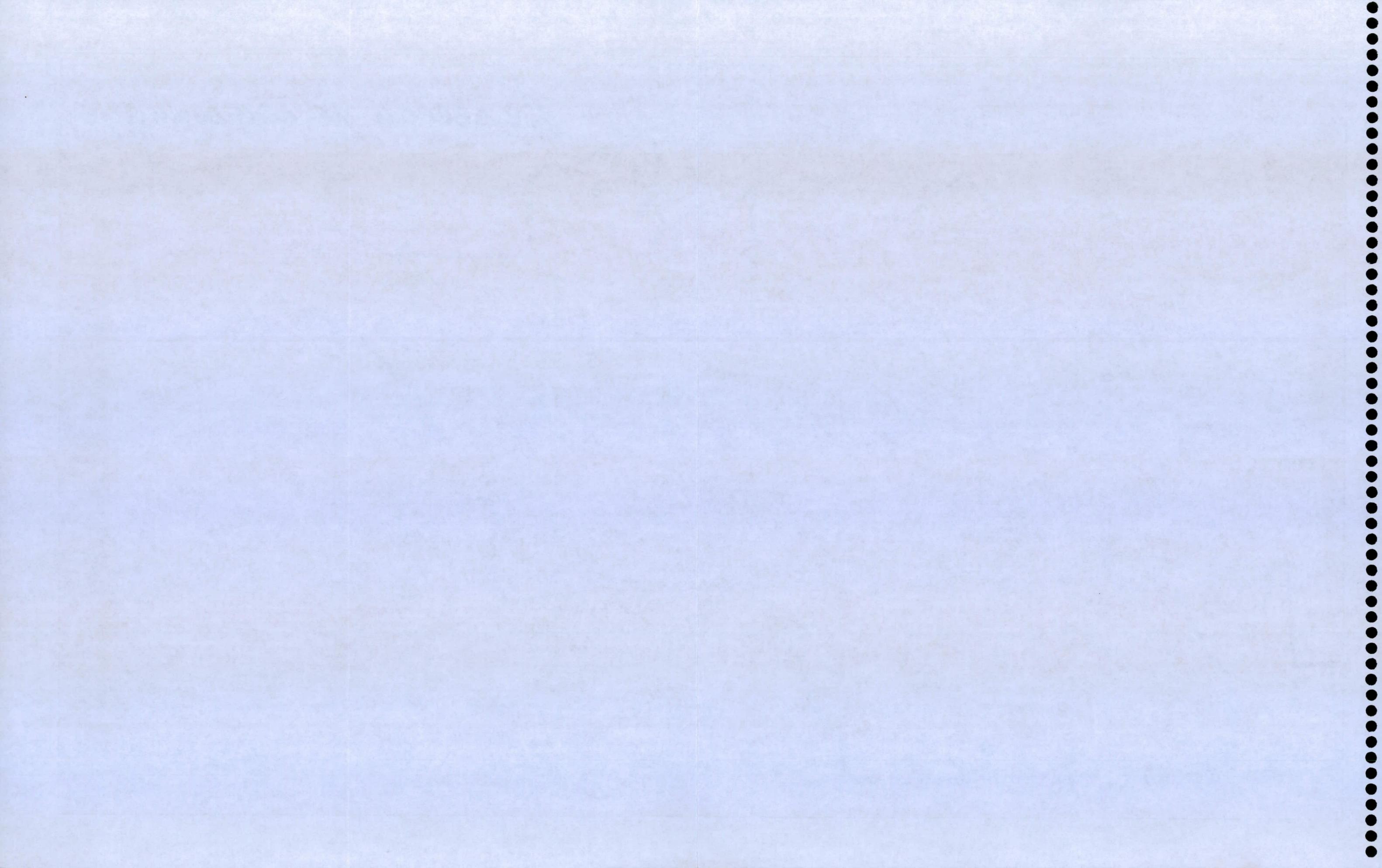


Réseau routier

MTQ	local	
		Route de transit
		Route restreinte
		Route interdite
		Route non classifiée
		Limite de l'Estrie
		Limite de municipalité
		Hydrographie

5 0 5 10
kilomètres

Note : Limites municipales de mars 1999
Données : MTQ, avril 2000



2.4.3 La réglementation touchant le camionnage

En 1999, le Règlement sur les normes des charges et dimensions des véhicules a été modifié pour en harmoniser le contenu avec différentes juridictions et diverses catégories de véhicules. Ces modifications avaient pour objet de favoriser l'utilisation de véhicules performants sur les plans de la sécurité routière et de l'économie, tout en étant moins dommageables pour les infrastructures routières.

Dans la nouvelle réglementation, les cas de réduction des limites de charge proposées sont plus importants que les cas de hausse. En effet, sur les 50 000 véhicules de trois essieux et plus immatriculés au Québec, 61 % sont touchés par une baisse de la limite de charge, alors que seulement 5 % des véhicules sont visés par un accroissement de ces limites. Ces adaptations feront en sorte que les charges transportées seront en moyenne moins lourdes, mais que le nombre de camions sur les routes sera à la hausse, d'où une augmentation des sources de conflit potentiel avec les autres usagers de la route.

2.4.4 Le transport ferroviaire

Filiale canadienne de la société américaine Emons Transportation, Le Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique (Québec) (SLR-Q) exploite, depuis décembre 1998, la ligne de chemin de fer désignée sous le nom de « ligne Sherbrooke » du Canadien National (CN). Cette ligne constitue toujours pour celui-ci une liaison ferroviaire clé vers les États de la Nouvelle-Angleterre (Vermont, New Hampshire, Maine) et sert également, dans la région étudiée, à des entreprises dans le domaine des pâtes et papiers et des produits chimiques, ainsi qu'à d'autres entreprises dans les domaines du bois de sciage, des céréales et des aliments pour animaux.

Le Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique (Québec) étudie actuellement la possibilité d'implanter une gare intermodale à Richmond, le long de sa ligne Portland (États-Unis)–Sainte-Rosalie (Québec). Un tel projet, s'il devait se réaliser, aurait un effet positif sur le réseau routier estrien, en le soulageant d'une bonne part du camionnage lourd. Les liens actuels de la ligne SLR-Q avec la ligne Québec Sud et celle du CN, ainsi que le lien futur avec la ligne Québec Central, pourraient en effet constituer une solution de rechange fort valable à la route pour les expéditeurs de marchandises, en particulier pour les marchandises lourdes ou volumineuses de longue destination.

Les chemins de fer Québec Sud (CFQS) et Canadian American (CDAC) exploitent la ligne ferroviaire provenant de Farnham et traversant les localités de Magog, Sherbrooke, Cookshire et Lac-Mégantic, pour se diriger ensuite vers le Maine et le Nouveau-Brunswick. Cette ligne dessert une dizaine d'entreprises situées à Magog, Sherbrooke, Cookshire et Lac-Mégantic.

Enfin, une troisième ligne, Le Chemin de fer Québec Central dont le CP avait mis fin à l'exploitation en décembre 1994, a repris partiellement ses activités à l'été 2000, et ce, grâce à un projet de relance privé dans le cadre de l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local

(CFIL). Une bonne partie des 16,8 M\$ nécessaires pour ce projet de relance a été financée par le gouvernement du Québec par l'entremise d'une subvention de 6 M\$, à laquelle peut s'ajouter une garantie de prêt de 3,5 M\$ liée à l'acquisition de l'emprise ferroviaire, ce qui porte l'aide gouvernementale à 9,5 M\$.

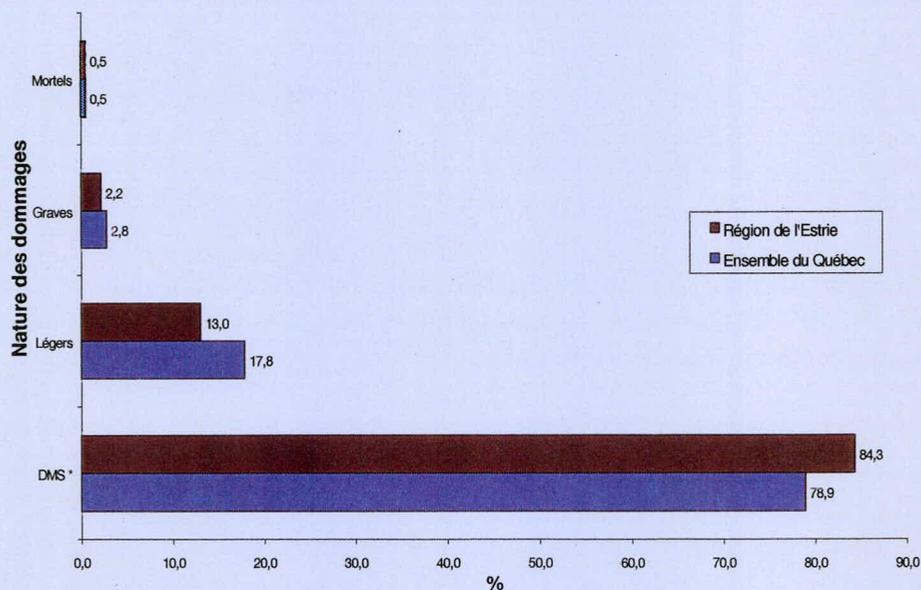
Ainsi, les lignes ferroviaires en service dans la région estrienne ne voient pas leur existence menacée. Au contraire, leurs perspectives d'avenir pourraient être qualifiées de bonnes.

2.5 La sécurité dans les transports

2.5.1 La sécurité routière

De 1995 à 1997, il s'est produit en Estrie 4,7 % de l'ensemble des accidents survenus au Québec. Cela reflète fidèlement l'importance du parc de véhicules enregistrés en Estrie (4,2 %) en regard du parc de véhicules du Québec. Au cours de la même période, les routes estriennes ont été le théâtre de 6,1 % de tous les accidents mortels survenus dans la province. Toutefois, d'après la répartition des accidents selon la nature des dommages, le taux d'accidents mortels dans l'ensemble des accidents survenant en Estrie est identique à celui du Québec (figure 8). Quant aux accidents avec blessés graves et aux accidents avec blessés légers, ils sont, en proportion, moins présents dans la région étudiée que dans l'ensemble de la province.

Figure 8
La répartition des accidents selon la nature des dommages, 1995-1997



* DMS : Dommages matériels seulement.

Source : SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Bilan 1998*, Québec, SAAQ, 207 p.

Ce bilan routier peut être qualifié de bon puisqu'il doit être interprété en considérant les facteurs suivants :

- la villégiature et le tourisme sont des activités importantes en Estrie, certaines municipalités voyant même leur population doubler en été; la région reçoit donc un important afflux de véhicules de l'extérieur;
- l'Estrie est la région du Québec où la part des accidents avec la grande faune dans l'ensemble des accidents routiers est la plus élevée (carte 8), soit 26 % sur le réseau supérieur, et même 30 % si l'on exclut le territoire urbanisé de la MRC de La Région-Sherbrookoise;
- le réseau routier estrien est très étendu et doit composer avec une topographie souvent difficile.

De janvier 1995 à août 1999, 44 points noirs ont été repérés (carte 9) : 15 sont actuellement à l'étude au Ministère, 20 sont inscrits à sa programmation et 9 ont déjà fait l'objet d'une intervention.

2.5.2 Le transport scolaire

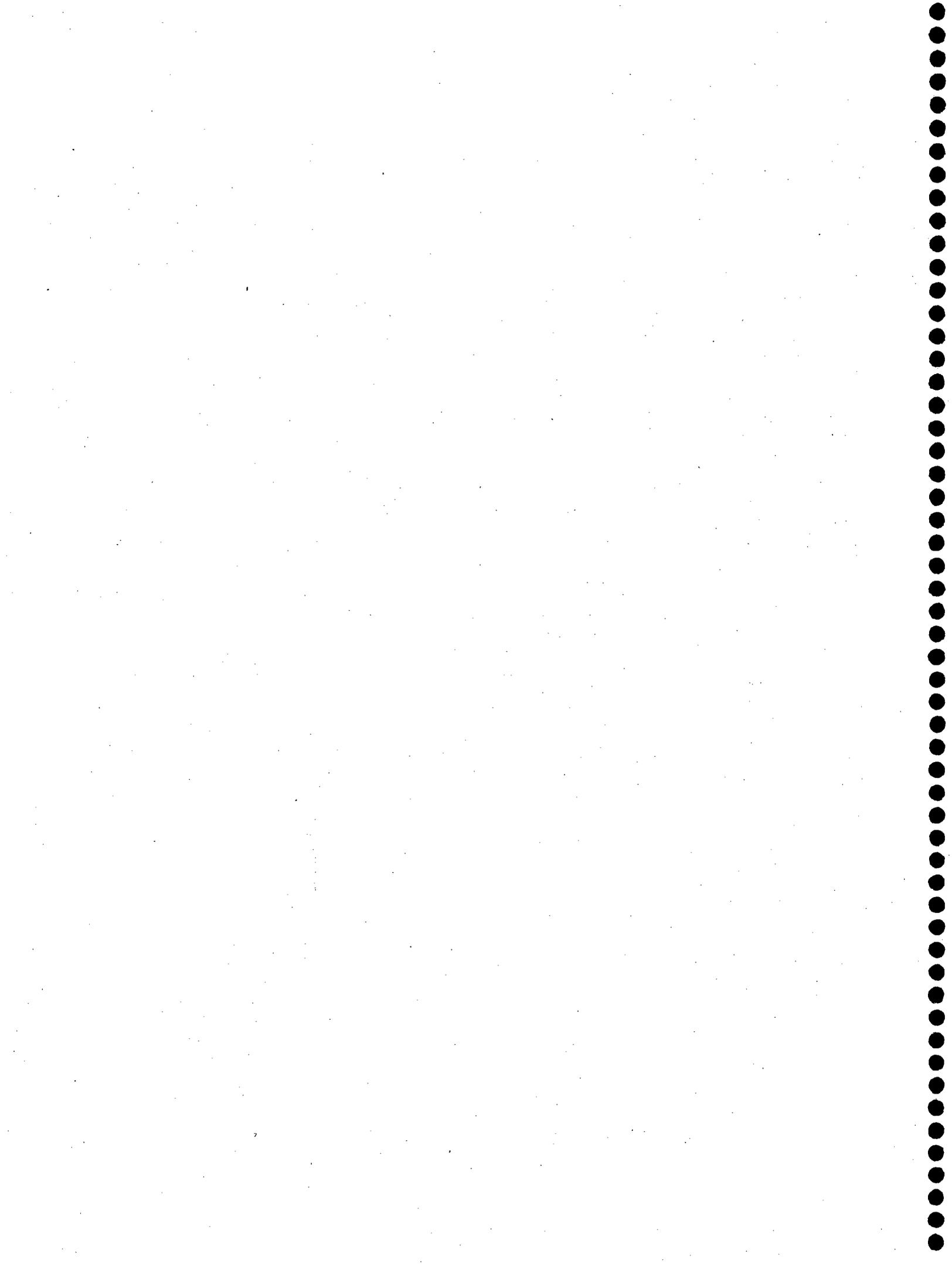
De 1990 à 1996, il y a eu 52 accidents avec blessés ou décès associés au transport scolaire estrien. Ces accidents ont occasionné des blessures allant de légères à mortelles à 81 personnes (4 décès, 8 blessés graves et 69 blessés légers).

Rarement liée à la configuration du réseau routier, la source des accidents dépend plutôt du comportement des usagers, et ce, tant du transport scolaire que de la route en général. Ce facteur et d'autres combinés, comme ceux qui sont relatifs à la construction des véhicules affectés au transport scolaire, à la formation des conducteurs et des brigadiers ou bien à la configuration des parcours, apparaissent beaucoup plus comme les causes réelles des accidents.

2.5.3 Les réseaux cyclables

L'analyse des rapports d'accident de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) de 1990 à 1997 révèle que le nombre total d'accidents impliquant des cyclistes varie annuellement de 12 à 38 sur le réseau du ministère des Transports et de 68 à 117 sur le réseau local (routes de compétence municipale). En raison de la vitesse plus élevée, les accidents survenant sur le réseau routier supérieur sont en général plus graves que ceux du réseau municipal. Ainsi, 24 % des accidents impliquant un cycliste qui se produisent sur le réseau du Ministère sont mortels et graves comparativement à 8 % pour le réseau local.

Depuis quelques années, le nombre d'accidents impliquant un cycliste a tendance à diminuer. L'évolution du nombre d'aménagements cyclables disponibles et une plus grande sensibilisation des usagers de la route ont sûrement contribué à cette baisse.



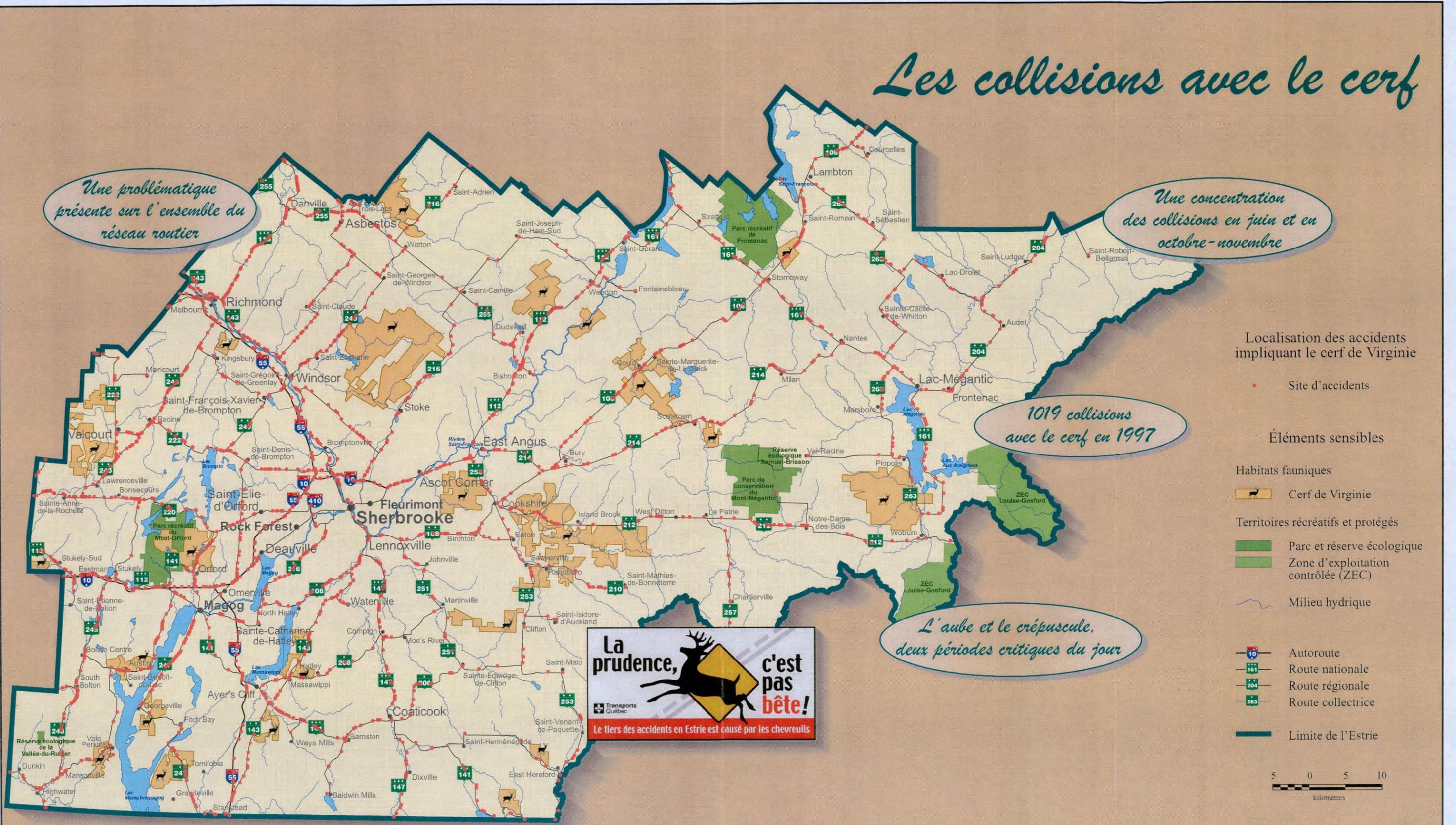
Les collisions avec le cerf

Une problématique présente sur l'ensemble du réseau routier

Une concentration des collisions en juin et en octobre - novembre

1019 collisions avec le cerf en 1997

L'aube et le crépuscule, deux périodes critiques du jour



Localisation des accidents impliquant le cerf de Virginie

• Site d'accidents

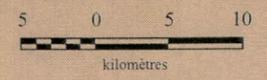
Éléments sensibles

- Habitats fauniques
 - Cerf de Virginie
- Territoires récréatifs et protégés
 - Parc et réserve écologique
 - Zone d'exploitation contrôlée (ZEC)
 - Milieu hydrique
- Road types
 - Autoroute
 - Route nationale
 - Route régionale
 - Route collectrice
- Limite de l'Estrie

La prudence, c'est pas bête!

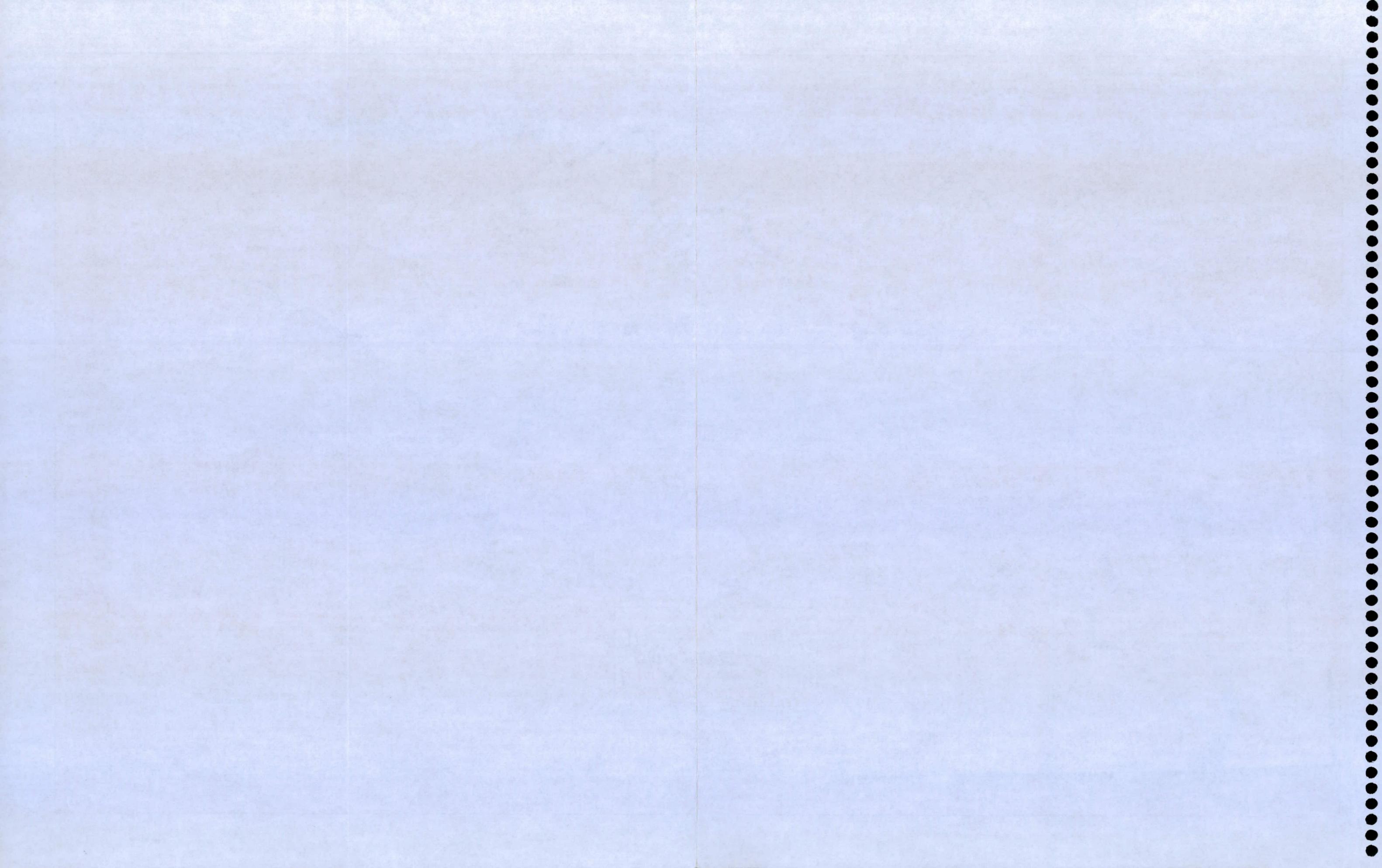
Le tiers des accidents en Estrie est causé par les chevreuils

Transports Québec



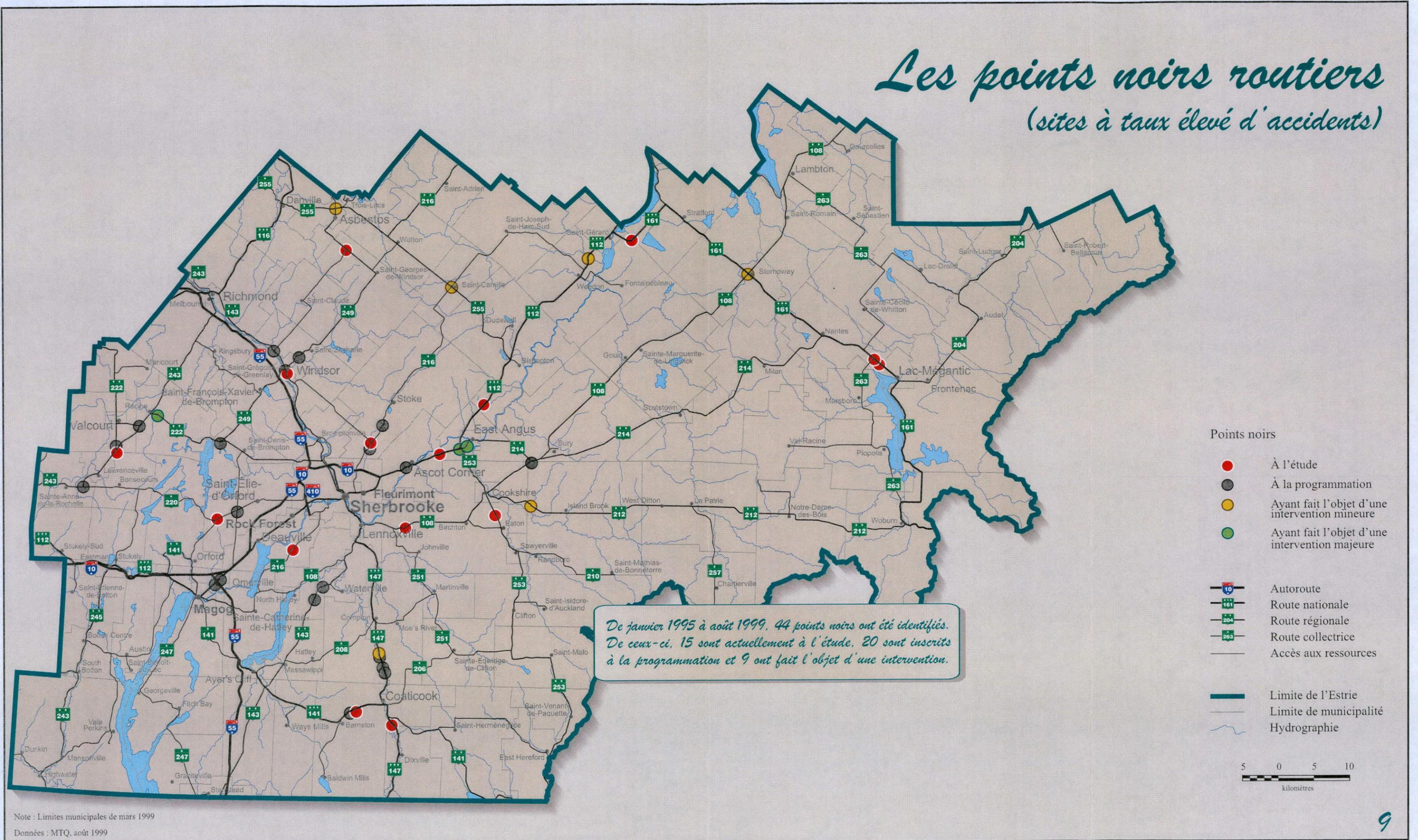
Données : Les habitats fauniques, Ministère de l'Environnement et de la Faune, 1997-1998
Rapports d'accident, SAQ, 1995 à 1997 (3 ans).

Note : seuls les habitats fauniques situés à moins d'un kilomètre du réseau du ministère des Transports sont représentés.



Les points noirs routiers

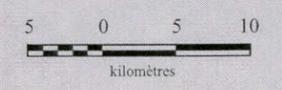
(sites à taux élevé d'accidents)



- Points noirs
- À l'étude
 - À la programmation
 - Ayant fait l'objet d'une intervention mineure
 - Ayant fait l'objet d'une intervention majeure

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Accès aux ressources

- Limite de l'Estrie
- Limite de municipalité
- Hydrographie



De janvier 1995 à août 1999, 44 points noirs ont été identifiés. De ceux-ci, 15 sont actuellement à l'étude, 20 sont inscrits à la programmation et 9 ont fait l'objet d'une intervention.

Note : Limites municipales de mars 1999
Données : MTQ, août 1999



2.5.4 Les réseaux de motoneiges et de véhicules tout-terrain

Des 73 accidents qui ont impliqué des motoneigistes de 1990 à 1996, 3 d'entre eux ont entraîné la mort de 4 personnes en Estrie. Par ailleurs, 17 accidents ont occasionné des blessures graves. Au total, 38 accidents ont infligé des blessures mortelles, graves ou légères à 46 personnes.

Les données d'accidents de la SAAQ comprennent une catégorie générale intitulée « Véhicules de loisirs » où se trouvent, entre autres, les véhicules tout-terrain. De 1990 à 1996, 135 accidents impliquant un véhicule de loisirs ont été enregistrés dans l'Estrie, dont la moitié (68) comportaient des dommages corporels, la gravité allant de « mortels » à « légers ». Les décès mettant en cause un véhicule de loisirs se chiffrent à 4 personnes pendant cette période. Il y a eu 31 accidents avec blessés graves et 33 avec blessés légers. Enfin, 67 accidents n'ont occasionné que des dommages matériels. L'été est la saison où se produit le plus grand nombre d'accidents (44,4 %), suivi du printemps (24,4 %).

2.5.5 Les traversées d'agglomération et la circulation piétonnière

Les effets de la circulation routière lors des traversées d'agglomération sont de plus en plus décriés par les riverains et les usagers non motorisés du corridor routier dans l'agglomération. Un sentiment d'insécurité s'installe souvent, qu'il soit réel ou subjectif, ce qui nuit à la qualité de vie de la population.

Consciente de cette problématique, la Direction de l'Estrie a procédé, à l'automne 1996, à un sondage auprès de l'ensemble des municipalités de la région à l'étude afin de tracer un premier portrait de la situation. Ainsi, 54 municipalités sur les 114 alors existantes ont affirmé connaître des problèmes de sécurité ou des impacts environnementaux liés à la présence de la route. La vitesse excessive, la sécurité des piétons, des cyclistes et de la population scolaire, le camionnage ainsi que le bruit constituent les principales préoccupations du milieu.

L'étude qui se poursuit actuellement à ce sujet consiste en une analyse approfondie de onze cas types représentatifs du contexte estrien sélectionnés parmi les répondants au sondage. La Direction de l'Estrie fait d'ailleurs figure de pionnière en matière de traversées d'agglomération, en ayant réalisé un projet pilote dans le hameau de Bolton Centre, en collaboration avec la municipalité. À partir de cette première expérience, l'approche retenue par le MTQ pour analyser les traversées d'agglomération est une approche pratique favorisant le partenariat et comportant souvent des solutions à coût partagé.

Par ailleurs, la Direction générale de Montréal et de l'Ouest du MTQ, dont fait partie la Direction de l'Estrie, a adopté, en février 2000, un cadre d'intervention en matière de gestion de la circulation lors des traversées d'agglomération. Ce cadre, élaboré de concert avec les directions territoriales, servira dorénavant de guide lors des interventions du

Ministère en Estrie concernant les traversées d'agglomération. Le cadre d'intervention considère la participation des municipalités visées comme un élément incontournable lors de toute action en la matière.

2.5.6 La planification et le contrôle des accès

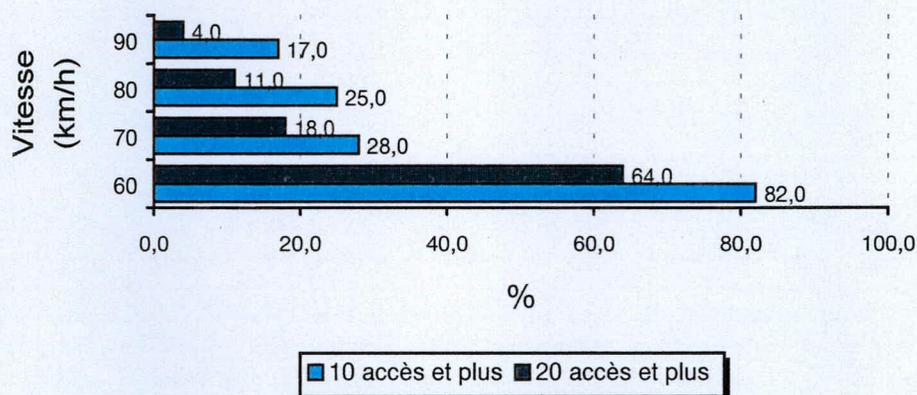
La prolifération des accès de toutes sortes (accès privés, accès commerciaux, rues) constitue la principale cause de la diminution de la mobilité et de la sécurité de la route. Plus de la moitié des accidents routiers sont liés à des mouvements de circulation entre la route et les terrains adjacents. Une saine gestion des accès permettrait de réduire considérablement le nombre d'accidents.

En l'absence de servitude de nonaccès, bien que le Ministère puisse préciser le type et les caractéristiques de l'accès à aménager, il ne peut refuser de permis d'accès à un terrain. Les règlements d'urbanisme constituent actuellement le seul moyen pour contrôler efficacement l'accès à la route.

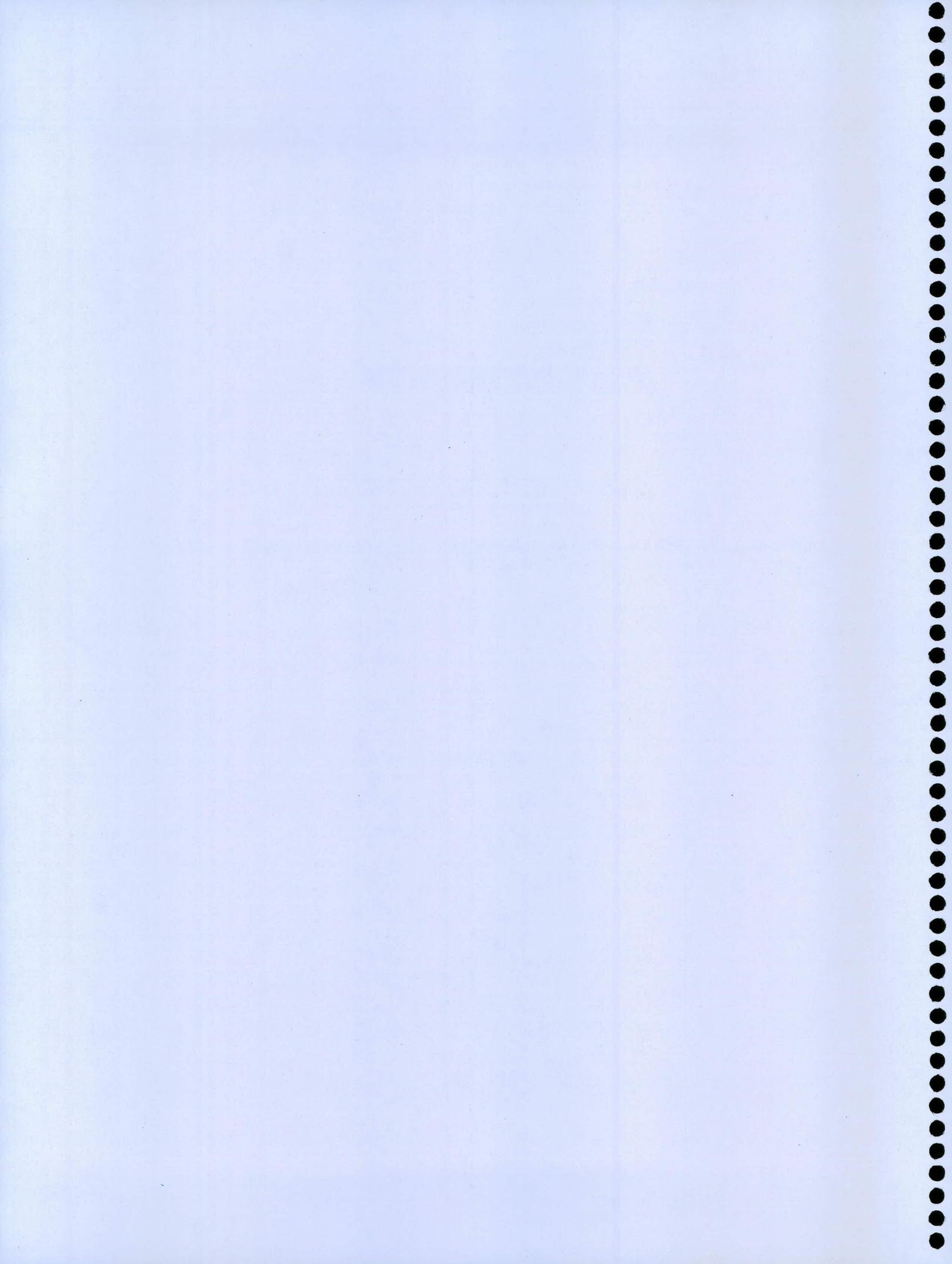
Dans la région estrienne, 183 sites ayant une densité pondérée d'accès supérieure à 10 par kilomètre ont été répertoriés sur l'ensemble des routes (excluant les autoroutes) dont la vitesse affichée est supérieure à 50 km/h. L'ensemble de ces sites représente 291,0 km (20 % des 1 457,4 km de routes étudiées au total) (carte 10 et figure 9). De ce nombre, 74 sites affichent une densité pondérée d'accès supérieure à 20 par kilomètre, pour une longueur de 104,2 km (7 %). À titre d'exemple, la figure 9 révèle que 64,0 % des sites sur des routes dont la vitesse affichée est de 60 km/h présentent une densité d'accès de 20 et plus par kilomètre, alors qu'à peine 4 % des sites sur des routes où la vitesse affichée est de 90 km/h comptent 20 accès et plus par kilomètre. Au-delà de ce nombre, la densité fait problème. Il en est de même pour les sites ayant de 11 à 20 accès par kilomètre et dont la route a un débit journalier supérieur à 1 000 véhicules. En superposant la localisation des sections à forte densité d'accès à celle des sites reconnus comme points noirs¹⁰ en matière de sécurité routière, on constate que près de trois points noirs sur quatre se trouvent à l'intérieur d'un secteur à densité d'accès élevée.

10. Un point noir est un site considéré comme posant problème en raison du nombre d'accidents qui y est significativement supérieur à celui des autres sites ayant des caractéristiques similaires.

Figure 9
La répartition des routes selon la vitesse et la densité d'accès
(excluant les autoroutes), Estrie



Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Étude technique 1.6.5 – Planification et contrôle des accès, document interne, Sherbrooke, Direction de l'Estrie, 1999

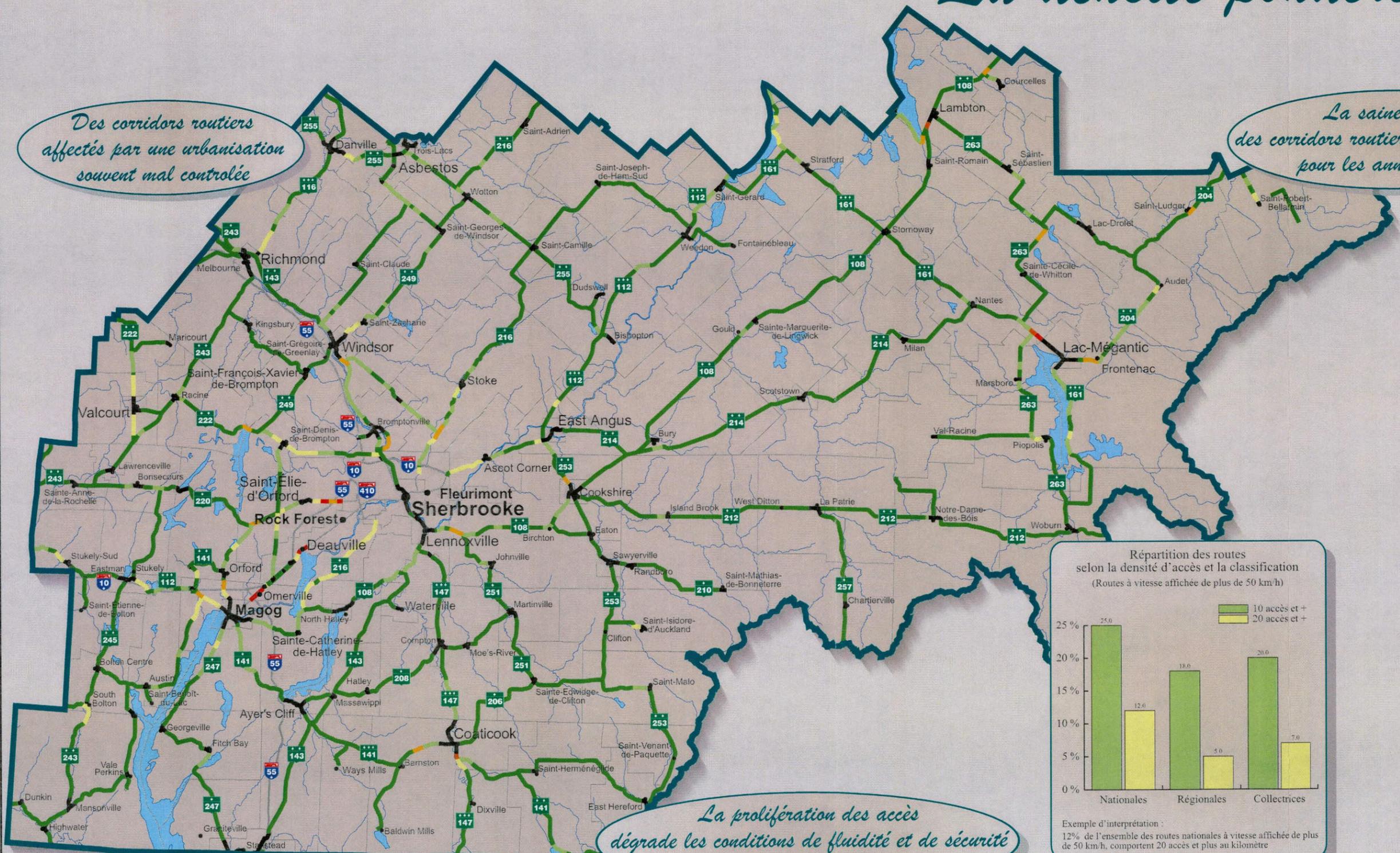


La densité pondérée d'accès

Des corridors routiers affectés par une urbanisation souvent mal contrôlée

La saine gestion des corridors routiers, un défi majeur pour les années à venir

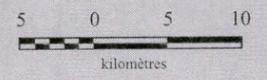
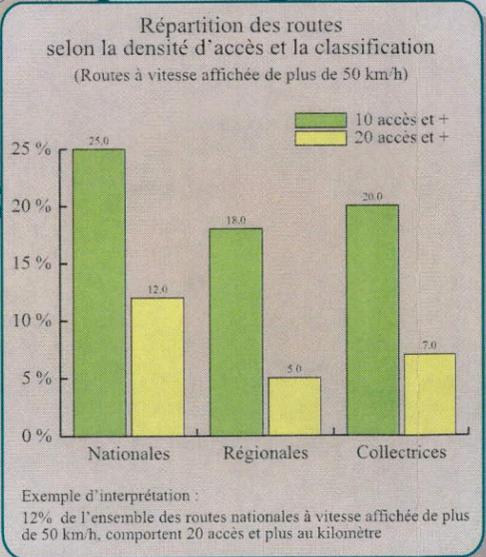
La prolifération des accès dégrade les conditions de fluidité et de sécurité sur le réseau routier supérieur



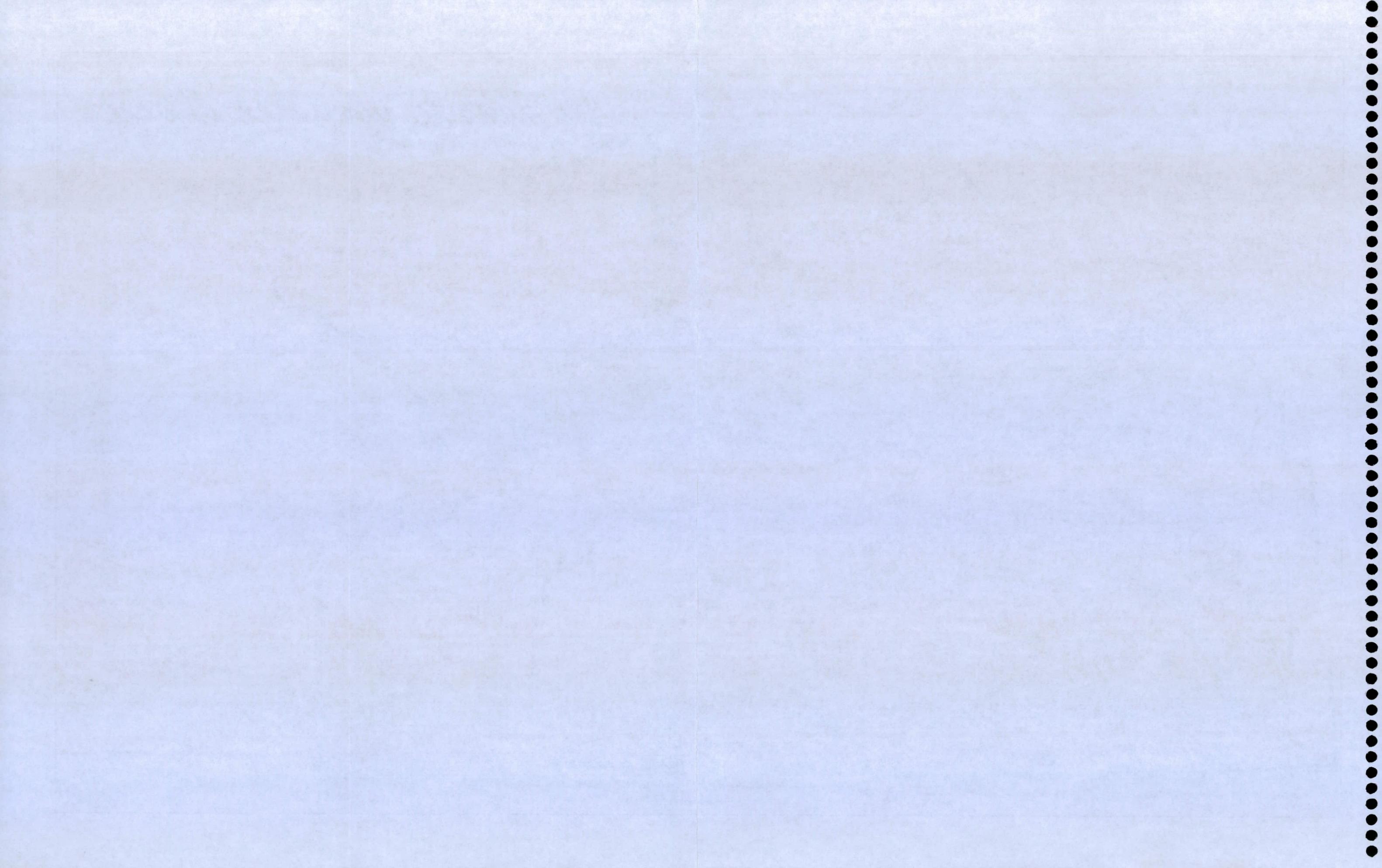
Densité pondérée d'accès (unité / km)

- 0 à 10
- 11 à 20
- 21 à 30
- 31 à 40
- 41 à 50
- 51 et plus
- Zone de 50 km/h

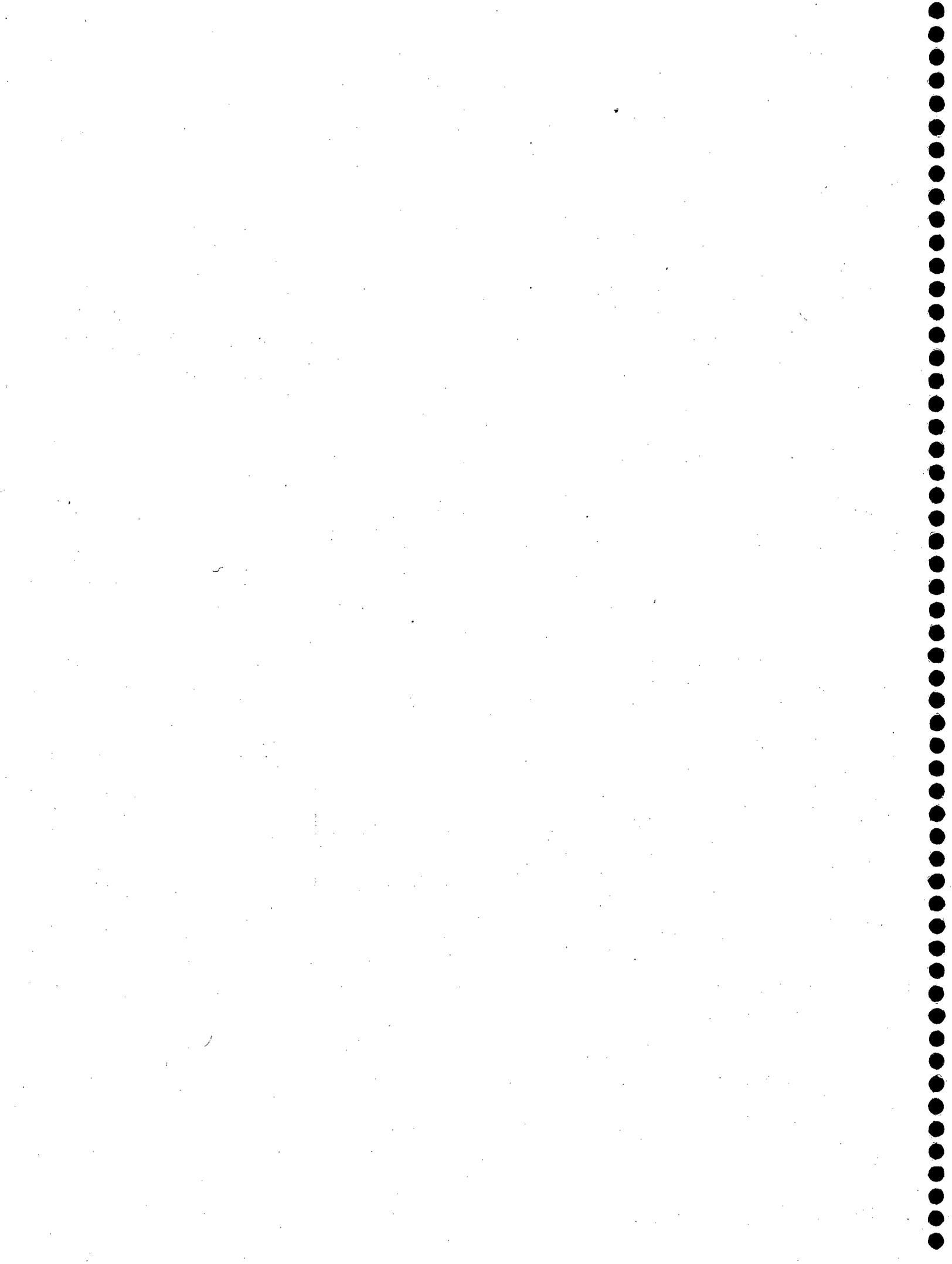
- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Accès aux ressources
- Limite de l'Estrie
- Limite de municipalité
- Hydrographie



Note : Limites municipales de mars 1999
Données : MTQ, 1995



DEUXIÈME PARTIE :
UN BILAN



3 LES FORCES ET LES FAIBLESSES DU SYSTÈME DE TRANSPORT EN ESTRIE

Lorsqu'on trace le bilan de la situation des transports en Estrie, force est de constater que, malgré certaines lacunes et bien que des adaptations s'avèrent souhaitables, le système de transport¹¹ répond généralement de façon appropriée aux besoins de la population ainsi que des entreprises de services et des industries.

Les perspectives démographiques prévoyant une croissance très modérée de la population régionale, cette adéquation du système de transport devrait se maintenir au moins jusqu'en 2016. Il paraît peu probable en effet que, d'ici les quinze ou vingt prochaines années, la demande en matière de transport parvienne à rattraper et à surpasser l'offre actuelle.

Parmi tous les modes de transport, le bilan fait également ressortir la prépondérance et l'importance du réseau routier pour les mouvements de personnes et de marchandises dans la région à l'étude. De plus, il met en lumière le bon état général des principales routes du réseau supérieur, tout en démontrant aussi qu'une partie de ce réseau est constituée de routes affichant des déficiences importantes. L'état de plusieurs de ces routes justifierait d'ailleurs des interventions majeures, ce que ne permet pas le cadre budgétaire actuel.

Enfin, le bilan révèle que la gestion des transports en Estrie doit composer avec un environnement sensible auquel la population accorde une attention particulière.

3.1 Les forces du système de transport en Estrie

Malgré l'absence d'infrastructures maritimes, le rôle plutôt secondaire assumé par le transport ferroviaire et la part marginale du transport aérien des personnes et des marchandises, l'Estrie peut compter sur un système de transport bien adapté à ses besoins et présentant plusieurs points forts.

3.1.1 Un réseau routier desservant efficacement l'ensemble de la région

Le système de transport estrien se démarque d'abord par l'efficacité de son réseau routier à desservir l'ensemble du territoire. Contrairement à d'autres régions du Québec comportant, elles aussi, de vastes portions de leur territoire à faible densité de population, l'Estrie peut compter sur un réseau de routes qui rejoint chaque partie de son espace géographique. Ce

11. Le système de transport comprend l'ensemble des programmes, des réseaux et des infrastructures ayant pour objet d'assurer les déplacements des personnes et des marchandises.

réseau est suffisamment dense et hiérarchisé pour qu'aucune partie de la région ne soit négligée.

En ce sens, le réseau routier participe au maintien et au développement de l'activité socio-économique de l'ensemble de l'Estrie, même des collectivités les plus éloignées du centre régional de services qu'est l'agglomération de Sherbrooke. Cet aspect s'avère particulièrement important pour toute la partie est de la région où se trouvent plusieurs petites communautés dispersées sur une vaste superficie.

L'aptitude du réseau routier à desservir l'ensemble de la région estrienne s'intègre également bien à la réflexion entreprise récemment par le gouvernement et la collectivité québécoise dans le contexte de l'élaboration d'une politique sur la « ruralité » au Québec.

3.1.2 Des réseaux permettant de relier rapidement les autres régions

L'une des forces du système de transport estrien concerne son efficacité à relier rapidement les autres régions du Québec de même que tout le Nord-Est américain, permettant ainsi à l'Estrie d'accéder aux principaux marchés économiques. Ces liaisons sont principalement assurées par les autoroutes 10 et 55 qui ouvrent la voie vers les réseaux autoroutiers des autres régions de la province (autoroutes 15, 20, 30 et 35) et de ceux de la Nouvelle-Angleterre (autoroute 91).

Vers l'ouest, outre qu'elle donne accès au vaste marché de la métropole montréalaise, l'autoroute 10 permet aux entreprises estriennes d'accéder aux infrastructures aéroportuaires de niveau international présentes dans la région de Montréal. De là, l'exportation de produits vers les marchés étrangers devient possible.

Dans l'axe nord-sud, l'autoroute 55 apparaît stratégique pour les échanges commerciaux maintenant favorisés par les accords de libre-échange intervenus entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Elle constitue également le lien privilégié pour relier la région de l'Estrie à la région du Centre-du-Québec. Cependant, l'autoroute 55 n'est à chaussée séparée que jusqu'à Windsor. Plus au nord, elle ne comporte qu'une seule chaussée, ce qui augmente le risque d'accidents et cause certaines contraintes pour le trafic lourd.

Le regain récent que connaît le transport ferroviaire en Estrie semble prometteur pour l'avenir. Tout accroissement notable de la part du chemin de fer en matière de transport des marchandises se traduira nécessairement par une réduction du nombre de camions sur le réseau routier. Des effets bénéfiques peuvent alors être anticipés pour la préservation des infrastructures routières et des conditions de fluidité et de sécurité sur l'ensemble du réseau, sans compter les effets positifs sur la qualité de vie des populations riveraines.

3.1.3 Un réseau routier bénéficiant d'une bonne réserve de capacité

Une autre force du système de transport en Estrie réside dans la fonctionnalité de son réseau routier, celui-ci offrant une bonne réserve de capacité. À l'exception de quelques problèmes ponctuels, surtout présents dans l'agglomération de Sherbrooke, le réseau routier estrien n'est nullement encombré, et l'on n'y observe que très peu de problèmes de congestion. Il permet donc des mouvements de personnes et de marchandises rapides, tant à l'intérieur que vers l'extérieur de la région. La mobilité des personnes et des marchandises est assurée de façon efficace et, compte tenu des prévisions démographiques et de déplacements très modérées, elle ne saurait constituer une préoccupation majeure, du moins à court et à moyen terme.

La fonctionnalité du réseau routier contribue également au maintien de la qualité de vie des Estriens. On connaît bien en effet les conséquences nocives de la congestion routière sur la qualité de l'air, le climat sonore, le niveau de stress imposé aux conducteurs, la sécurité routière, etc. En Estrie, ces problèmes se trouvent relégués au second plan, au plus grand bénéfice de la population.

3.1.4 Un bon état des infrastructures routières les plus importantes

Malgré certaines caractéristiques des sols qui nuisent aux fondations et aux chaussées du réseau routier, ce qui nécessite une attention particulière en matière de maintien et de conservation, la qualité des infrastructures routières les plus utilisées peut être considérée comme bonne. C'est le cas des autoroutes, de la majorité des routes nationales et d'une partie notable des routes régionales où la circulation est importante.

Le bon état de ces infrastructures reflète bien sûr leur caractère plus récent, mais il traduit également une volonté régionale de concentrer les efforts sur les axes les plus stratégiques sur le plan de l'efficacité du réseau routier et du soutien à l'activité économique.

3.1.5 Des conditions de sécurité routière appropriées

L'Estrie tire bien son épingle du jeu en ce qui concerne le bilan en matière de sécurité routière, puisqu'un peu moins de 5 % des accidents du Québec s'y produisent, alors que le parc de véhicules représente un peu plus de 4 % de celui de la province.

Le fait qui rend cette performance intéressante est qu'elle s'inscrit dans un contexte où l'Estrie est la région du Québec où le taux d'accidents avec la grande faune dans l'ensemble des accidents routiers est le plus élevé, soit 14 %¹² au lieu de 5 % pour l'ensemble de la province.

12. Ce résultat concerne l'ensemble du réseau routier de la région. Sur le réseau supérieur, le taux a atteint 26 % en 1997 et 30 % pour le territoire hors de l'agglomération de Sherbrooke.

Les collisions avec la grande faune sont responsables, entre autres, d'un très grand nombre d'accidents avec dommages matériels seulement. Par ailleurs, l'Estrie constitue une destination touristique reconnue et reçoit un important afflux de véhicules de l'extérieur au cours de la saison estivale ou durant l'hiver alors que les centres de ski sont en activité.

Notons également que la région de l'Estrie arrive au sixième rang sur dix-sept régions en ce qui a trait à la réduction du nombre d'accidents pour l'année 1998 par rapport à la période 1993-1997 et au deuxième rang dans le cas de la réduction des accidents pour l'année 1998 en regard de 1997¹³.

3.1.6 Un réseau de transport collectif desservant bien le centre régional

Sur le chapitre du transport collectif, la ville de Sherbrooke et ses banlieues immédiates se trouvent totalement desservies par le transport en commun, le transport adapté et le taxi. Avec le transport scolaire, ce système offre dans cette agglomération une véritable solution de rechange à l'automobile.

C'est là un aspect important de la situation des transports en Estrie puisque le territoire desservi par la CMTS regroupe actuellement 44 % de la population estrienne. De plus, rappelons que la MRC de La Région-Sherbrookoise recevra 60 % de l'accroissement démographique prévu jusqu'en 2016. Que le transport collectif soit bien implanté sur cette partie du territoire s'avère donc de première importance.

3.1.7 Une bonne accessibilité pour le tourisme

Pour la population hors région, le réseau estrien offre une bonne accessibilité aux espaces situés à l'ouest et au nord en raison de la présence de deux autoroutes (10 et 55). Les Québécois fréquentent d'ailleurs assidûment les espaces touristiques situés à l'ouest de la région à l'étude.

13. SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, Bilan 1998, Québec, SAAQ, 207 p

3.2 Les faiblesses du système de transport

Bien que le système de transport réponde généralement de façon appropriée aux besoins de la région de l'Estrie, cela ne signifie nullement qu'il est dénué de lacunes ou que des adaptations ne sont pas souhaitables. En fait, la plupart des lacunes sont encore mineures, mais, compte tenu du cadre budgétaire actuel et prévisible, il y a lieu d'anticiper une tendance à la dégradation du système de transport si les interventions appropriées ne sont pas effectuées pour corriger la situation à moyen terme.

3.2.1 Un réseau routier aux qualités inégales

Près du tiers du réseau routier supérieur de l'Estrie, constitué d'autoroutes, de routes nationales et de quelques routes régionales, est relativement jeune et offre encore un bon état de la chaussée, mais le réseau compte également plusieurs routes qui sont vieilles et qui présentent des déficiences importantes. C'est le cas surtout de certaines routes régionales et de quelques routes collectrices. Ces routes représentent environ 39 % du réseau supérieur. Certaines d'entre elles devraient être reconstruites; cependant, en raison des ressources financières disponibles, seules des réfections de surface mineures y sont effectuées à l'heure actuelle. Dans ces conditions, la durée de vie normale de ces couches d'usure n'est pas atteinte et des déficiences importantes réapparaissent à court terme. Il en résulte déjà un indice de roulement ou indice de rugosité international (IRI) supérieur à la moyenne provinciale, donc une moins grande qualité de roulement.

L'Estrie doit de plus faire face à un problème de dégradation accélérée des surfaces de roulement causée par des déficiences géologiques de différents matériaux utilisés dans la construction et la réfection des routes par le passé. Pour certaines routes, cela se traduit par une sensibilité élevée au gel, causant une détérioration plus rapide de la chaussée.

3.2.2 Un système de transport fortement dépendant de la route

À première vue, l'une des principales faiblesses du système de transport estrien réside dans les inégalités entre les différents modes de transport et la forte dépendance envers le réseau routier. Toutefois, l'analyse menée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport démontre que cet état de fait s'explique plutôt par l'unicité de l'offre, laquelle découle en grande partie de caractéristiques intrinsèques de la région à l'étude.

En effet, en l'absence de voies navigables, l'Estrie doit renoncer totalement au transport maritime sur son territoire. Par ailleurs, la part du transport aérien demeure marginale en raison de la proximité relative de Montréal et de la localisation de l'aéroport régional à l'opposé des principaux pôles d'activité. Quant au transport ferroviaire, il ne s'exerce plus que pour assurer l'acheminement des marchandises.

Il est évidemment souhaitable que le chemin de fer connaisse un regain d'activité, car un accroissement des expéditions par voie ferrée se traduirait sans doute par une réduction du nombre de camions lourds sur les routes de la région estrienne, donc par des effets positifs sur la sécurité routière, la conservation des infrastructures et la qualité de vie des riverains. Toutefois, en Estrie comme ailleurs en Amérique du Nord, les nouveaux facteurs de compétitivité des entreprises (notamment le juste-à-temps, le porte-à-porte et la réduction des inventaires) favorisent nettement le transport routier au détriment des autres modes. Qui plus est, l'offre du réseau routier estrien surpasse encore largement la demande, ce qui atténue évidemment l'intérêt pour mettre en place d'autres modes de transport. Cependant, cette « dévolution » vers le transport routier peut favoriser l'élaboration d'une approche d'intermodalité à titre de complément de la route. En ce sens, le projet de gare intermodale rail-route actuellement à l'étude par le Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique (Québec) à Richmond doit être perçu comme un moyen efficace d'atténuer la forte dépendance à la route du système de transport estrien.

Le contexte estrien présente donc des spécificités et plaide inévitablement en faveur d'un réseau routier bien établi. La route est de loin l'infrastructure de transport la plus utilisée et elle continuera de l'être parce que les Estriens ne disposent que de très peu de solutions de rechange valables. Pour cette raison, il importe d'accorder une attention particulière à la préservation du patrimoine routier de la région. En ce sens, considérant le cadre budgétaire actuel et prévisible, la forte dépendance du système de transport estrien envers la route constitue effectivement une faiblesse.

3.2.3 Un système de transport des personnes étroitement lié à l'usage de l'automobile

En Estrie, le seul mode de transport des personnes existant sur l'ensemble du territoire est le mode « auto-conducteur ». C'est pourquoi, hors de l'agglomération de Sherbrooke, la presque totalité des déplacements des personnes se fait par l'entremise de l'automobile.

La répartition géographique de la population et sa faible densité expliquent en très grande partie cette situation. Actuellement, s'ils veulent se déplacer sur le territoire, les Estriens n'ont d'autre choix que l'usage de l'automobile. Les perspectives démographiques indiquent que la situation n'évoluera que très peu au cours des quinze ou vingt prochaines années. L'Estrie demeurera une région à population dispersée sur le territoire et où le développement du transport en commun se révèle peu envisageable hors de l'agglomération de Sherbrooke.

Dans ce contexte, il est évident que le réseau routier constitue un élément clé du système de transport estrien et que des efforts particuliers doivent lui être consacrés. Par ailleurs, cela démontre également que l'intégration du transport collectif pourrait constituer une avenue de solution intéressante.

3.2.4 Une problématique d'insécurité souvent présente lors des traversées d'agglomération

La région de l'Estrie se caractérise par une multitude de petits villages et de hameaux dispersés sur le territoire. La très grande majorité de ces petites agglomérations sont desservies par les routes du réseau supérieur.

Or, en raison de la vitesse pratiquée par la circulation de transit surtout, mais aussi parfois par la circulation locale, les riverains et les usagers non motorisés du corridor routier dans l'agglomération ressentent de l'insécurité et subissent des impacts environnementaux liés au passage des véhicules. La cohabitation avec une route du réseau supérieur se traduit alors par une dégradation de la qualité de vie de la population locale, celle-ci formulant d'ailleurs de plus en plus de plaintes auprès du MTQ concernant la vitesse excessive, le bruit et les autres inconvénients causés par le passage des véhicules, principalement les véhicules lourds.

La Direction de l'Estrie se préoccupe déjà de cette problématique qui ne fera vraisemblablement que s'amplifier avec le vieillissement de la population. À titre d'exemple, elle a réalisé en 1998 dans le hameau de Bolton Centre un projet d'aménagement du corridor routier en vue d'une meilleure gestion de la circulation lors de la traversée de cette agglomération. La réalisation de ce projet a nécessité une étroite collaboration avec la municipalité visée, et c'est cette approche de partenariat que la Direction de l'Estrie entend privilégier dans l'avenir pour la mise en œuvre de projets de ce type dans d'autres agglomérations où la problématique est présente. Ce genre de partenariat avec le milieu s'avère incontournable puisque, très souvent, les problèmes liés aux traversées d'agglomération résultent de l'interaction des diverses composantes du corridor routier et non seulement de la route. Or, si le Ministère est le gestionnaire de la route, c'est la municipalité qui s'occupe de la trame urbaine bordant la route. Les divers outils d'urbanisme existants doivent donc être mis à profit, au même titre que les techniques de conception et de signalisation routières.

Le cadre d'intervention en matière de gestion de la circulation lors des traversées d'agglomération récemment adopté par la Direction générale de Montréal et de l'Ouest, dont relève la Direction de l'Estrie, démontre bien la préoccupation du MTQ à cet égard. Il encadrera désormais les interventions en cette matière.

3.2.5 Un manque d'intégration du transport collectif

Sur le chapitre du transport collectif, la région compte plusieurs organismes et entreprises chargés d'effectuer du transport spécialisé : transport scolaire, transport collectif urbain, transport adapté, transport interurbain et taxi. Ces organismes et entreprises ont peine à assurer une couverture territoriale complète, bien des municipalités n'étant pas desservies par l'un ou l'autre de ces modes. L'enjeu ici est l'équité en matière de transport : pour de nombreuses raisons, dont le manque de ressources financières, des citoyens ne possèdent pas d'automobile et leur mobilité en est réduite. L'absence de solution de rechange à l'automobile constitue pour ces personnes un véritable frein à leurs déplacements, même nécessaires, et le

vieillesse de la population va sans doute contribuer à accroître le nombre de ménages ne possédant pas d'automobile.

En raison des caractéristiques démographiques et géographiques déjà invoquées, il apparaît utopique d'envisager une expansion substantielle du transport en commun hors de l'agglomération de Sherbrooke. Toutefois, une meilleure intégration des programmes, des services et des équipements de transport actuels s'avère une solution intéressante pouvant assurer l'avenir du transport collectif dans la région étudiée et servir de manière plus appropriée l'ensemble de la population.

La Direction de l'Estrie est déjà engagée à ce niveau puisque les personnes âgées sont admises au transport adapté depuis trois ans sur l'ensemble du territoire, à l'exception du secteur desservi par le transport en commun. Par ailleurs, un projet pilote du type guichet unique est en cours depuis mars 2000 dans la MRC du Haut-Saint-François.

3.2.6 Des déplacements est-ouest difficiles au sud de Sherbrooke

Les déplacements est-ouest au sud de l'agglomération de Sherbrooke présentent des difficultés en raison de l'absence d'une artère périurbaine. En effet, la circulation doit emprunter la route 143 et traverser le centre-ville de Lennoxville ainsi que celui de Sherbrooke. La problématique la plus aiguë provient du camionnage de transit. De nombreux camions chargés de bois passent chaque jour par Lennoxville et Sherbrooke. À cela s'ajoute le transport des autres types de marchandises s'effectuant également par le camionnage, lequel compose 7 % de la circulation. Ainsi, le carrefour des routes 108 et 143 à Lennoxville présente actuellement des difficultés et, de plus, les projections récentes montrent que le tronçon de la route 108 immédiatement à l'est de la route 143 causera des problèmes d'ici 2016.

Outre l'accroissement des conflits avec les autres usagers motorisés de la route, l'augmentation du camionnage au centre-ville de Lennoxville et de Sherbrooke ne fera qu'amplifier les problèmes déjà vécus par les riverains quant au bruit, aux poussières et aux vibrations engendrés par le trafic lourd, particulièrement le long de la rue Belvidère à Lennoxville et de la route 143 à Sherbrooke.

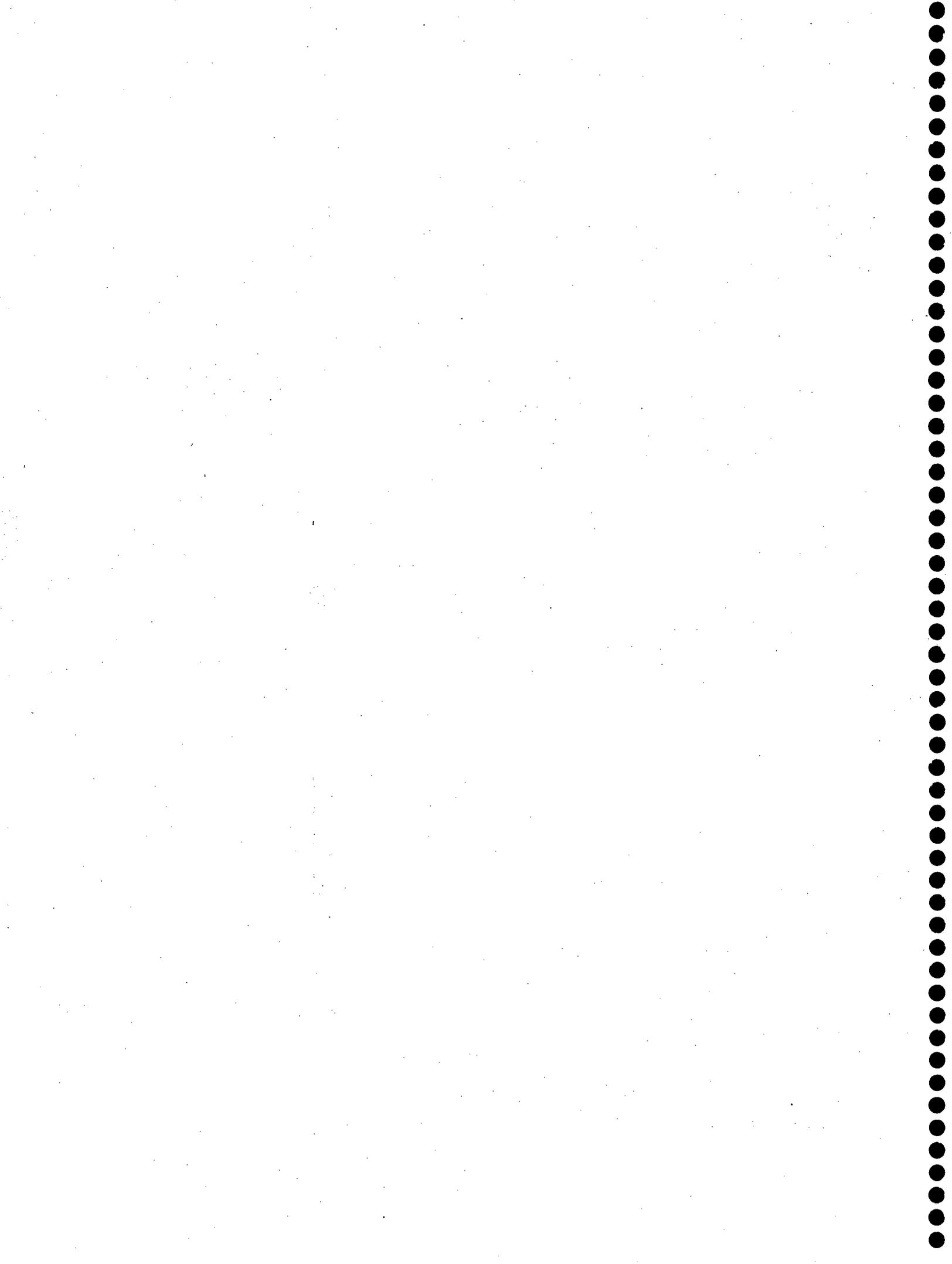
D'autre part, l'Université Bishop's, située en bordure de la route 108 à Lennoxville, engendre une importante circulation piétonnière et cycliste dans le centre-ville et vers le campus. Cette situation est peu compatible avec une forte présence de véhicules lourds en transit.

3.2.7 Des corridors routiers touchés par une urbanisation souvent mal contrôlée

Comme en bien d'autres régions du Québec, l'étalement urbain linéaire touche plusieurs sections du réseau routier supérieur de l'Estrie, cette situation entraînant de sérieuses contraintes quant à la sécurité routière et à la fonctionnalité de la route. L'urbanisation mal contrôlée en bordure du réseau se traduit par une prolifération des accès, ce qui conduit à la

multiplication des sources de conflit potentiel avec la circulation de transit et même avec le trafic local.

Par ailleurs, les résidants installés en bordure d'une route à débit de circulation et à vitesse élevés, comme le sont souvent les routes du réseau supérieur, en viennent inévitablement à en ressentir les effets quant au bruit, à la poussière, aux vibrations et au sentiment d'insécurité qui en résultent. Cela dégrade leur qualité de vie et les incite à formuler des plaintes afin que le MTQ apporte des modifications. Le plus souvent, ces plaintes sont faites en vue d'obtenir la réduction de la vitesse affichée ou de faire interdire le camionnage, alors que le rôle premier des routes du réseau supérieur consiste justement à faciliter la circulation dite de transit.



4 UN SYSTÈME DE TRANSPORT DANS UN ENVIRONNEMENT SENSIBLE

L'Estrie est une région où subsiste un environnement sensible aux actions de l'être humain et cet environnement naturel est apprécié par la population qui souhaite le protéger. De plus, la région présente un caractère distinct sur le plan patrimonial et les Estriens, conscients de cet héritage, veulent en préserver les fondements. L'Estrie est d'ailleurs l'une des régions du Québec où la préoccupation environnementale des citoyens est la plus présente. À preuve, soulignons le grand nombre de groupes et d'organismes environnementaux actifs dans la région et leur dynamisme.

Tout en reconnaissant l'importance et la nécessité des transports pour le développement socio-économique de leur région, les Estriens souhaitent vivement que la gestion des réseaux et des infrastructures de transport intègre leurs préoccupations quant à la qualité de leur milieu de vie. À l'écoute de ces préoccupations, la Direction de l'Estrie a accordé une attention particulière à l'environnement dans son plan de transport. Notamment, elle a choisi d'établir un bilan environnemental des transports en région dont les principaux éléments sont présentés ci-dessous.

La consultation menée auprès de plusieurs acteurs régionaux a mis en évidence certaines préoccupations environnementales par rapport aux transports. Ces dernières, ainsi que les principaux constats établis lors du bilan environnemental, peuvent se traduire par sept objectifs, lesquels sont en accord avec les engagements gouvernementaux et ministériels en matière de développement durable, de protection des habitats et de maintien de la biodiversité. Ces objectifs sont :

- accorder la priorité à la protection de la ressource « eau » et du milieu hydrique, lors de toute intervention; l'objectif à retenir est « pollution diffuse zéro »;
- respecter l'intégrité et la diversité des habitats fauniques existants ou en devenir sur le territoire;
- prendre en considération la problématique déjà très sérieuse des accidents routiers impliquant le cerf de Virginie;
- préserver et mettre en valeur les paysages d'intérêt et les éléments patrimoniaux;
- protéger le territoire et les activités agricoles;
- assurer la qualité de vie des riverains, en intégrant l'environnement et l'aménagement du territoire à la gestion des corridors routiers;
- de façon générale, se préoccuper des éléments sensibles des milieux naturel et humain dans la gestion des réseaux et des infrastructures de transport.

4.1 La protection du milieu hydrique

Les activités liées aux transports qui ont le plus d'incidence sur la qualité des lacs et des cours d'eau sont l'entretien des fossés routiers et les travaux de terrassement. Ces activités peuvent en effet ouvrir la voie à l'érosion accélérée des sols et au transport de sédiments vers les plans d'eau.

En 1996, à la suite de sa collaboration avec un organisme environnemental de la région, le RAPPEL¹⁴, la Direction de l'Estrie du ministère des Transports a accepté d'expérimenter une nouvelle méthode d'entretien des fossés routiers, soit la *méthode du tiers inférieur*. Selon cette dernière, seul le tiers inférieur du fossé est maintenant excavé, laissant ainsi intacte la végétation existante sur les deux tiers supérieurs et sur les bermes. La Direction de l'Estrie a publié en 1997 une fiche de promotion environnementale destinée à promouvoir la méthode auprès de son personnel.

La fiche a également été transmise à toutes les municipalités de la région estrienne, celles-ci ayant à leur charge l'entretien des fossés du réseau routier local. La Direction de l'Estrie a en outre collaboré avec le RAPPEL lors de la production d'un document vidéo concernant la méthode du tiers inférieur. Cette dernière, bien qu'elle soit encore au stade expérimental, tend désormais à se généraliser dans toute la région à l'étude.

En ce qui concerne les travaux de terrassement dans le cadre de la construction ou de la reconstruction d'une route, leur principal impact sur le milieu hydrique provient du fait que de grandes surfaces sont souvent laissées à découvert pendant de longues périodes. Lors de précipitations importantes, le processus d'érosion et de transport de sédiments reprend son cours et le milieu hydrique en subit les contrecoups. Non seulement ces événements peuvent avoir des répercussions sur le plan environnemental, mais ils peuvent aussi se traduire par un coût additionnel puisqu'il arrive fréquemment que des aménagements déjà en place doivent être refaits, en tout ou en partie.

Lors de la réfection ou de la reconstruction de ponts et de ponceaux, la qualité de l'eau risque évidemment d'être altérée par les effets directs ou indirects des travaux. Conscient de ce risque, le Ministère voit à l'application de toute une série de mesures de protection et d'atténuation destinées à assurer la préservation de l'eau lors des travaux. L'ensemble de ces mesures a par ailleurs fait l'objet d'une entente administrative entre le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement et de la Faune. Les représentants des deux ministères en région reconnaissent cependant la nécessité de bonifier ces mesures.

14 RAPPEL : Regroupement des Associations Pour la Protection des Lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la St-François.

4.2 Les problématiques fauniques particulières et le respect de l'intégrité et de la diversité des habitats

Comme cela a été souligné précédemment, la région de l'Estrie est aux prises avec une problématique très sérieuse de collisions avec le cerf de Virginie. La Direction de l'Estrie du MTQ a entrepris l'analyse de la situation afin de proposer des solutions. Les résultats préliminaires de cette étude ont clairement mis en évidence le caractère généralisé de la problématique sur l'ensemble du réseau supérieur plutôt que l'existence de sites ponctuels à fréquence élevée de collisions avec le cerf de Virginie.

Partant de ce constat, la Direction de l'Estrie a déjà envisagé une des avenues de solution qui consiste en la mise en place d'une campagne semestrielle de sensibilisation des conducteurs à l'approche des deux périodes de l'année les plus critiques pour les collisions avec le cerf de Virginie, soit le printemps et l'automne. La Direction de l'Estrie élabore présentement cette approche, conjointement avec ses principaux partenaires régionaux touchés par la problématique : la Sûreté du Québec, la Société de la faune et des parcs du Québec ainsi que la Société de l'assurance automobile du Québec.

Les trois directions territoriales du ministère des Transports adjacentes à l'Estrie ont également été invitées à participer à cet exercice, soit la Direction de l'Est-de-la-Montérégie, la Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec et la Direction de la Chaudière-Appalaches. Déjà, à l'automne 1999 et au printemps 2000, certains des éléments de cette campagne de sensibilisation du public ont été réalisés.

Pour l'aire de pont de tortues du lac Brompton, le Ministère a immédiatement intégré la nécessité de protéger cet espace à la programmation de ses travaux d'entretien ou de réfection sur ce tronçon routier. De plus, des panneaux d'interdiction de stationner sur la partie de l'accotement utilisée pour la nidification ont été installés à l'été 1999. Le MTQ a également mis en place une signalisation spéciale afin d'indiquer aux usagers de la route le caractère fragile de cette zone.

En ce qui concerne le problème de la forte mortalité d'amphibiens liée à la traversée de la route 220, la Direction de l'Estrie a accepté de participer à un projet pilote, une première canadienne, qui s'est concrétisé en octobre 2000 par l'installation de trois tunnels pour amphibiens sous la chaussée de la route 220. Dans le cadre de ce projet initié et réalisé en grande partie par l'Association pour la préservation du lac Brompton, la participation du Ministère a consisté en l'installation des tunnels dont le coût d'acquisition a été financé par plusieurs ministères et organismes ainsi que par les municipalités concernées et les gens du milieu.

4.3 La protection et la mise en valeur des paysages et du patrimoine culturel

Consciente de l'importance des paysages, la Direction de l'Estrie a mandaté une firme spécialisée en architecture du paysage afin qu'elle procède à une analyse détaillée du patrimoine estrien. Le Ministère entend prendre connaissance des recommandations de cette analyse et les intégrer à la gestion des transports. De plus, les éléments du patrimoine culturel seront désormais considérés comme des éléments sensibles du milieu humain.

D'autre part, la Direction de l'Estrie a entrepris récemment un inventaire détaillé de la végétation et des éléments de paysage des dépendances autoroutières, ainsi que des tunnels d'arbres présents sur l'ensemble du réseau supérieur. L'inventaire en cours permettra également une évaluation précise de l'impact de l'utilisation des emprises autoroutières par les véhicules hors route.

4.4 Le respect de l'intégrité du territoire agricole

La protection du territoire et des activités agricoles constitue un choix prioritaire de la collectivité québécoise. Cependant, les travaux de réfection et de construction de route ou de pont exécutés en zone agricole peuvent entrer en conflit avec cet objectif collectif. Dans les cas de réfection ou de réaménagement, l'impact est en général faible puisque les acquisitions ne concernent, le plus souvent, que d'étroites lisières de terrain de part et d'autre de l'emprise existante. Les conséquences sur le territoire agricole sont beaucoup plus importantes dans le cas de nouvelles routes.

La Direction de l'Estrie fait déjà preuve, à l'étape de la conception des projets, d'une préoccupation particulière à l'égard de la zone agricole. Des solutions de moindre impact sont généralement privilégiées, ces dernières étant par la suite réévaluées lors de la conception et de la préparation des plans et devis.

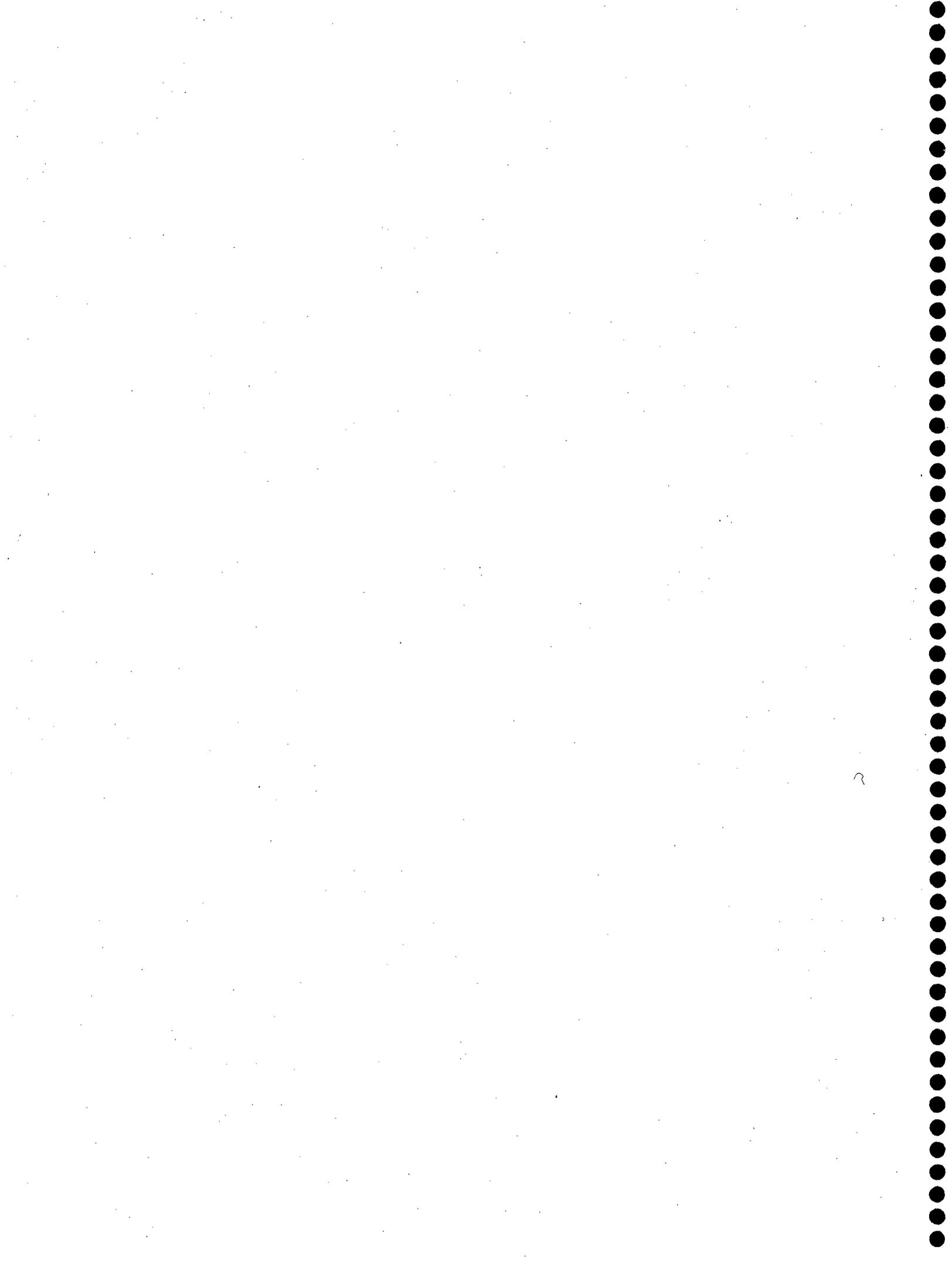
4.5 La qualité de vie des riverains

La circulation routière peut constituer un élément conflictuel dans l'atteinte des objectifs concernant la qualité de vie. Il demeure certain, par contre, qu'un meilleur contrôle de l'urbanisation des abords de routes constitue l'approche à privilégier pour éviter la création de nouvelles zones qui feront problème.

Le ministère des Transports entend par ailleurs se pencher attentivement sur les traversées d'agglomération difficiles en tentant, avec les municipalités visées, d'apporter des solutions aptes à améliorer les conditions de sécurité et de qualité de vie des riverains et des autres usagers du corridor routier. Il continuera également à accompagner les MRC et les municipalités dans leur démarche pour contrer l'étalement urbain le long des routes du réseau supérieur.

4.6 Les éléments sensibles des milieux naturel et humain

De façon générale, le milieu régional attend du ministère des Transports qu'il mette en place un mode de gestion des transports qui favorise l'environnement. Pour ce faire, il lui précise quels sont les éléments les plus sensibles de son cadre de vie et l'invite à les prendre constamment en considération dans ses activités, tant en ce qui concerne la mise en valeur des réseaux et des infrastructures de transport que pour ce qui est de leur entretien.



5 LES PERSPECTIVES À LONG TERME

La demande en matière de transport est fortement tributaire du contexte démographique, quoique d'autres facteurs comme l'aménagement du territoire et l'activité économique entrent également en ligne de compte. Or, l'Estrie est une région où la croissance démographique demeure très modérée, soit moins de 0,43 % en moyenne par année d'ici 2016. Les prévisions démographiques indiquent de plus que ce faible taux d'accroissement diminuera constamment jusqu'en 2016 et qu'il passera même sous la barre du zéro dans moins de 25 ans. Ces prévisions s'appuient évidemment sur les tendances actuelles, mais rien ne laisse présager que des modifications majeures pourraient survenir et inverser ces tendances.

L'Estrie ne connaîtra donc qu'un faible accroissement démographique d'ici 2016, soit à peine 8,6 % par rapport à 1996, et elle se dirige lentement vers une certaine stagnation de sa population. Toutefois, la population totale et son évolution ne sont pas toujours représentatives de l'évolution de la demande en matière de transport. À preuve, on observe actuellement en Estrie que, sous certains aspects, cette demande croît plus rapidement que la population totale. En effet, le débit de circulation sur certaines routes importantes, le parc de véhicules et le nombre de titulaires d'un permis de conduire, par exemple, affichent des taux de croissance supérieurs à celui de la population totale. La source de cette augmentation réside davantage dans des facteurs tels que l'évolution du taux de motorisation, le rattrapage des femmes quant au fait d'être titulaire d'un permis de conduire, l'évolution du taux de rétention du permis, etc. Cependant, avec la sortie progressive des *baby-boomers* de la population active, l'incidence de ces facteurs sur l'accroissement de la demande en fait de transport devrait s'amenuiser graduellement d'ici 2016, le plus fort de la vague s'étant déjà manifesté à l'heure actuelle.

Quoi qu'il en soit, l'action commune de tous ces facteurs, de plus ou moins faible intensité, contribuera tout de même à une augmentation de la demande quant au transport en Estrie pour au moins les quinze ou vingt prochaines années. Cette hausse sera cependant modérée et décroissante dans le temps, de telle sorte que, globalement, les perspectives à long terme concernant la situation des transports dans la région s'avèrent intéressantes. Le réseau routier, fer de lance du système de transport estrien, dispose d'une bonne réserve de capacité qui devrait lui permettre d'absorber sans difficulté l'augmentation prévue du nombre d'usagers, tant dans le transport des personnes que dans celui des marchandises.

Toutefois, la demande en matière de transport ne concerne pas uniquement le nombre d'usagers circulant sur les routes. Il s'agit d'un concept beaucoup plus large englobant l'ensemble des besoins à cet égard, y compris la qualité des services offerts. Notons que certains problèmes apparaissent graduellement dans la région de l'Estrie. À titre d'exemple, mentionnons les plaintes de plus en plus fréquentes, pour une meilleure gestion de la circulation lors des traversées d'agglomération, l'urbanisation progressive des corridors routiers qui conduit à une détérioration de leur fonctionnalité et de leurs conditions de sécurité, la dégradation accélérée de la chaussée de certaines routes régionales et collectrices ainsi que les effets de plus en plus présents du bruit de la circulation routière sur la qualité de vie des

riverains. Ces faiblesses doivent être corrigées même si elles paraissent actuellement mineures. D'autre part, les orientations déjà mises en œuvre dans la région doivent être maintenues et même consolidées pour préserver les acquis. Autrement, l'augmentation prévue aura tout de même comme effet de dégrader suffisamment certains aspects de la situation des transports pour que des problèmes sérieux en résultent.

5.1 La préservation du patrimoine routier : un défi de taille dans les années à venir

L'aspect prioritaire auquel le ministère des Transports devra consacrer des efforts particuliers en Estrie au cours des années à venir concerne la préservation du patrimoine routier, plus précisément la problématique du vieillissement accéléré d'une partie du réseau supérieur. Considérant l'approche actuelle d'intervention minimale imposée par le cadre budgétaire, et compte tenu de l'augmentation prévue du débit de circulation et de la circulation lourde, ces routes continueront de se dégrader jusqu'au point où leur remise en état drainera une part importante des ressources financières consenties par le MTQ dans la région à l'étude. De plus, jusqu'à ce moment-là, la qualité du service offert aux usagers périlitera elle aussi.

En somme, la préservation du patrimoine routier posera hors de tout doute un défi de taille, et le Ministère aura des choix difficiles à faire.

5.2 Une diminution de la sécurité et de la fonctionnalité de certains corridors routiers

Plusieurs sections de corridors routiers appartenant au réseau supérieur sont déjà touchées par les effets d'une urbanisation mal contrôlée en bordure de la route. C'est principalement dans les secteurs à forte pression de développement que le problème se pose avec le plus d'acuité. À l'heure actuelle, il apparaît, plus particulièrement à la périphérie des agglomérations de Sherbrooke et de Magog, notamment sur les routes 112, 143, 141, 220, 222 et 247. On le note également à Coaticook (routes 141 et 147), à Windsor (routes 143 et 249), à Richmond (route 116) et à Lac-Mégantic (route 161), ainsi qu'en plusieurs endroits de la région estrienne.

L'augmentation prévue pour le débit de circulation et le camionnage ne fera qu'amplifier les problèmes vécus dans ces corridors routiers. De plus, l'accroissement démographique, même modéré, y favorisera l'expansion de l'urbanisation.

Dès le début de l'exercice de révision des schémas d'aménagement, le gouvernement a invité les MRC à prendre sérieusement en considération la gestion des corridors routiers et à traduire concrètement cette préoccupation dans leurs documents d'urbanisme. De plus, l'une des orientations gouvernementales qui ont été transmises aux MRC les incitait fortement à consolider les noyaux urbains existants plutôt que de permettre leur étalement ou de favoriser la création de noyaux urbanisés. Le MTQ a également participé à cette démarche de

sensibilisation des MRC, notamment par la formulation d'avis ministériels, conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Toutes les MRC de l'Estrie ont adhéré au principe d'une meilleure gestion de l'urbanisation et des corridors routiers et elles ont adopté diverses mesures réglementaires pour y parvenir. Certaines mesures s'avèrent intéressantes, mais malheureusement la performance des MRC à cet égard demeure très inégale et les mesures adoptées se révèlent souvent trop timides pour freiner efficacement le processus de dégradation des corridors routiers.

Inévitablement, la prolifération des accès issue d'une urbanisation mal contrôlée en bordure de la route conduit à une diminution des conditions de sécurité routière et de la fonctionnalité pour les sections de routes visées. Cette situation, outre qu'elle mine les efforts du MTQ pour la préservation et l'amélioration des conditions de circulation, contribue à la détérioration de la qualité de vie des riverains.

Au cours des années à venir, la gestion des corridors routiers constituera certainement le second défi d'envergure auquel devront faire face les responsables de la gestion des transports en Estrie. Indubitablement, les MRC et les municipalités auront à revoir leur approche urbanistique en la matière, et le ministère des Transports devra continuer de les accompagner dans cette démarche.

5.3 Le contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke : une problématique croissante

Si le réseau routier estrien s'avère suffisamment dense et hiérarchisé pour desservir de façon appropriée l'ensemble du territoire, il n'en demeure pas moins qu'il faut résoudre certains problèmes ponctuels par la création de nouveaux liens. C'est le cas, par exemple, du contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke.

L'étude de justification déjà réalisée a démontré la nécessité de disposer d'un nouveau lien au sud de l'agglomération de Sherbrooke, devant servir pour 80 % d'artère périurbaine et pour 20 % de voie de contournement pour la circulation de transit ou dite « externe-externe ».

Considérant que la MRC de La Région-Sherbrookoise recevra 60 % de l'accroissement de population prévue en Estrie jusqu'en 2016 et compte tenu de l'augmentation inévitable de la circulation lourde, les problèmes actuellement vécus en raison, entre autres, du grand nombre de camions transitant par les centres-villes de Lennoxville et de Sherbrooke iront nécessairement en s'amplifiant.

Le MTQ envisage d'ailleurs la construction d'un nouveau lien au sud de Sherbrooke et il étudie présentement l'impact environnemental de la réalisation de ce projet.

5.4 Un accroissement des demandes en vue de soutenir le développement socio-économique

En raison de la bonne desserte générale offerte à l'heure actuelle par le réseau routier estrien, peu de projets de développement de ce réseau devraient surgir dans l'avenir. L'utilisation optimale des infrastructures existantes devra plutôt être privilégiée et devrait suffire pour répondre à la demande, à l'exception de certains problèmes ponctuels ou particuliers déjà mis en évidence.

Cependant, on note déjà un accroissement des demandes de développement du réseau routier en vue de soutenir l'implantation d'importants projets de nature économique. Le réaménagement de l'échangeur Portland à Sherbrooke de même que la construction d'une voie de contournement de Danville et de Lac-Mégantic en constituent des exemples.

Cette nouvelle tendance fera en sorte que le Ministère devra de plus en plus intégrer les considérations d'ordre socio-économique à sa démarche d'analyse des projets. En raison de la raréfaction des ressources financières, il devra également mettre au point une approche de partenariat avec les principaux promoteurs ou bénéficiaires de ces projets quant au partage des responsabilités inhérentes, ce qui inclut le coût.

5.5 Des exigences accrues pour des services de qualité

Le vieillissement de la population estrienne devrait faire en sorte d'augmenter les demandes et les plaintes pour une meilleure qualité de services. Les personnes âgées sont davantage sensibles aux divers éléments de la route, comme l'état de la chaussée, le marquage, la signalisation verticale, l'éclairage et l'entretien hivernal.

Dans les agglomérations, les gens âgés sont les plus touchés par l'impact de la circulation : bruit, vitesse, vibrations, poussières, insécurité réelle ou subjective, etc. Les plaintes pour sentiment d'inconfort ou d'insécurité par rapport à la route et à la circulation sont déjà en augmentation en Estrie, et ce phénomène va s'amplifier parallèlement au vieillissement de la population.

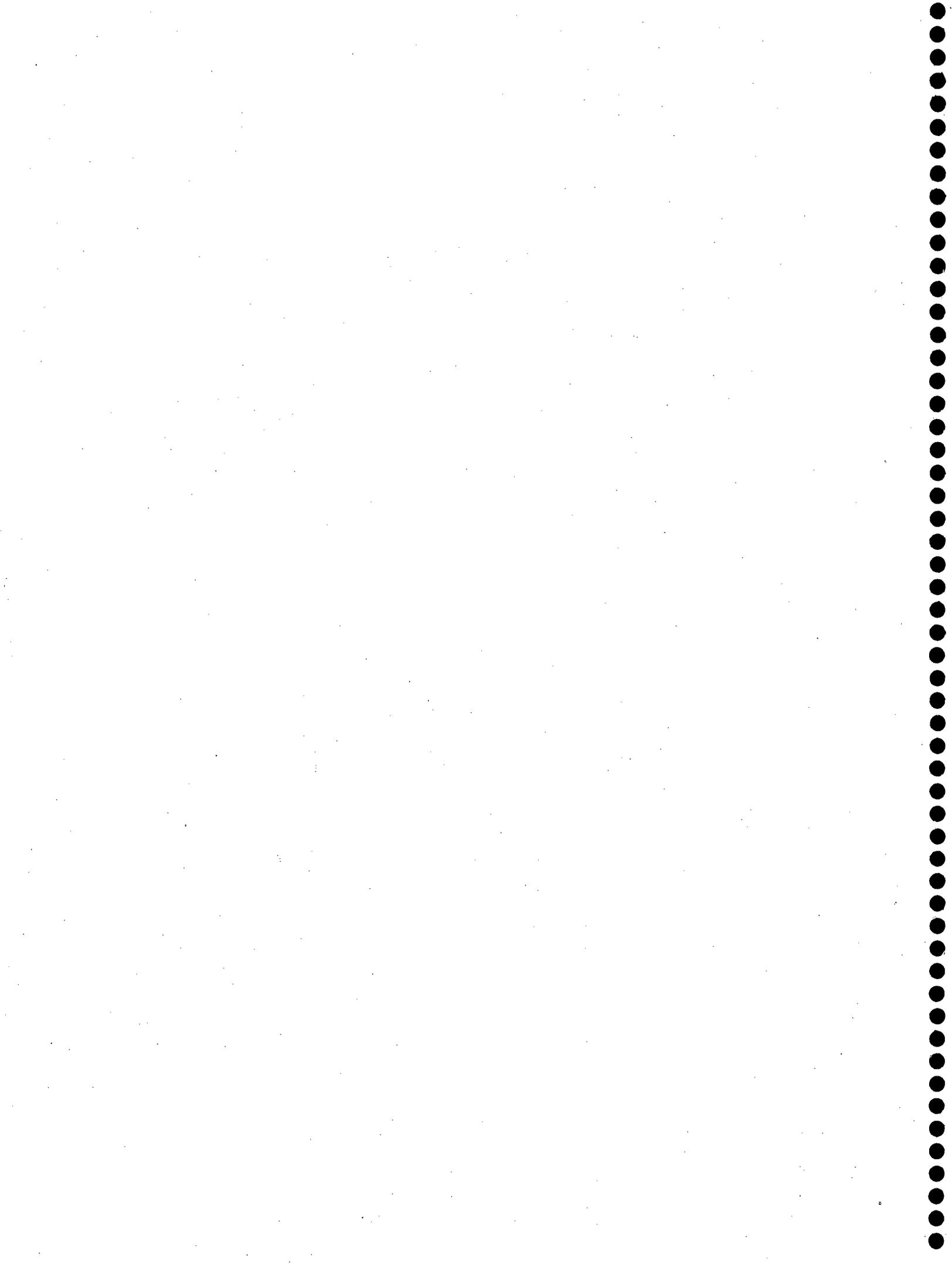
À un autre niveau, le vieillissement de la population aura pour effet de gonfler les effectifs des personnes à mobilité réduite, ce qui se traduira par un accroissement des demandes pour des services de transport mieux adaptés.

5.6 Une préoccupation environnementale de plus en plus présente

Déjà sensibles à la qualité de leur milieu de vie, les Estriens le deviendront de plus en plus au cours des années à venir. L'éducation environnementale des jeunes, le vieillissement de la population, la disponibilité d'une meilleure information, le dynamisme des groupes et

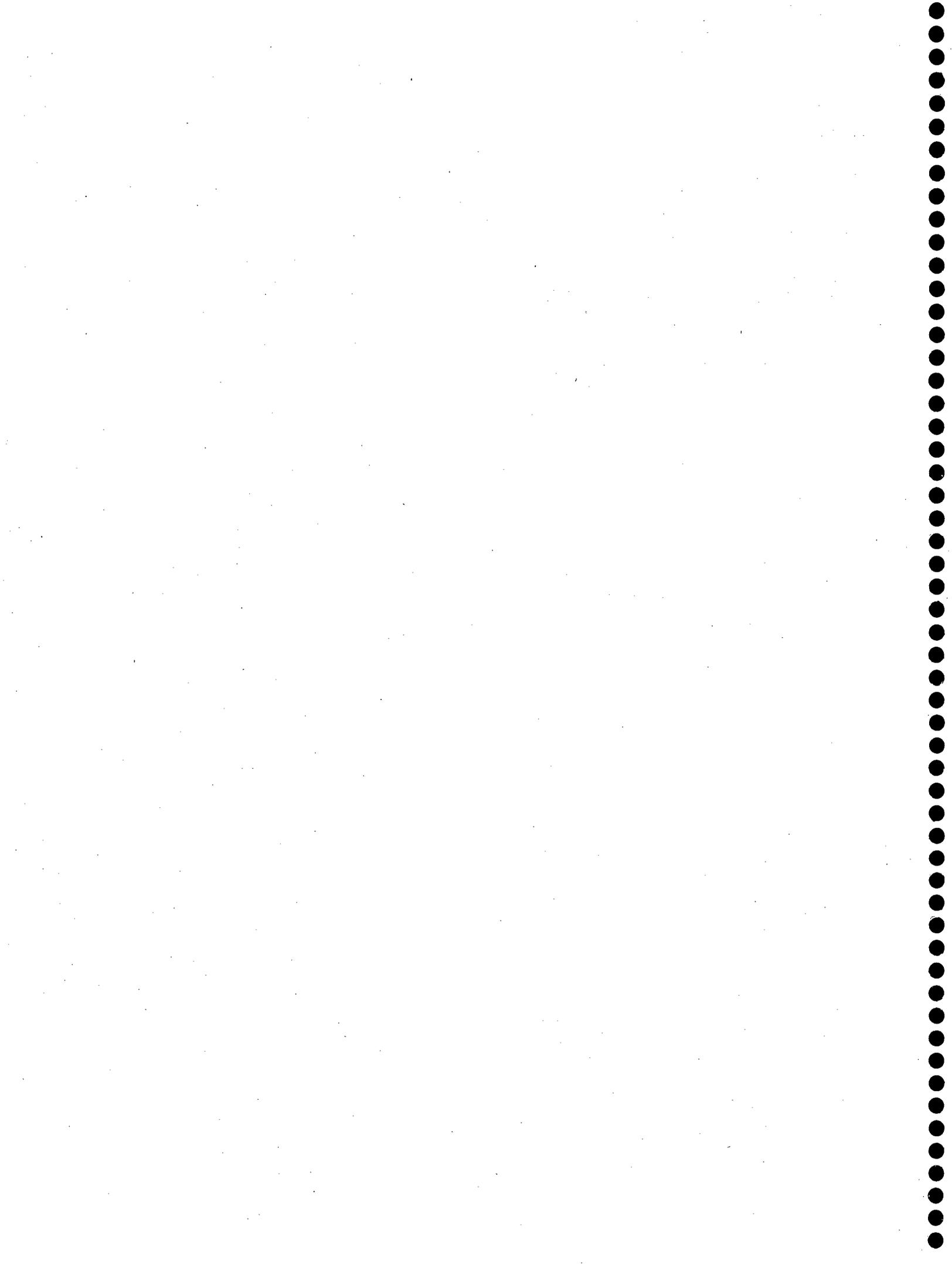
organismes environnementaux de la région à l'étude ainsi qu'une prise de conscience environnementale concourent à l'évolution de la pensée environnementale des Estriens. Ces derniers réalisent l'impact potentiel des activités de transport sur l'environnement et interpellent de plus en plus souvent le Ministère et les municipalités locales sur leur mode de gestion environnementale des transports.

Dans ce contexte, la forte dépendance du système de transport estrien envers la route ayant pour effet de concentrer les répercussions environnementales des transports sur un seul mode, il est évident que celles-ci sont ressenties avec plus d'acuité par les riverains et la population en général. Tout transfert modal, si minime soit-il, ne pourra alors que se traduire par des effets bénéfiques sur la qualité de vie des Estriens. De façon réaliste, l'intermodalité rail-route offre à cet égard des perspectives intéressantes et mérite d'être soutenue par le MTQ et le milieu régional.





**TROISIÈME PARTIE :
UNE PROPOSITION D'UN PLAN DE TRANSPORT
POUR L'ESTRIE**



6. LES ORIENTATIONS, LES OBJECTIFS ET LES MOYENS D'ACTION

L'Estrie cherche à se développer sur les plans économique et touristique, tout en conservant et en améliorant la qualité de vie de ses habitants. Ce qui la distingue des autres régions dans la poursuite de ces objectifs, c'est sa forte dépendance envers le réseau routier, ainsi que sa volonté de protéger son environnement, son patrimoine culturel et ses paysages. Dans cette optique, il convient d'orienter la planification des transports de façon à préserver et à améliorer les infrastructures routières existantes et à privilégier cette recherche d'harmonie entre la route et son environnement.

Le présent chapitre constitue la partie maîtresse du plan de transport. Il décrit les axes d'intervention et les moyens d'action proposés pour atteindre les objectifs soutenant chacune des cinq grandes orientations découlant du diagnostic.

Première orientation : Privilégier les interventions ayant pour objet la conservation et l'amélioration des infrastructures actuelles de transport

Cette orientation concerne le maintien en bon état du patrimoine routier estrien, ainsi que l'utilisation optimale des infrastructures actuelles plutôt que le fait de favoriser la mise en place de nouvelles infrastructures. Les perspectives de développement de l'Estrie, la volonté d'en préserver l'environnement et le respect du cadre financier actuel et prévisible soutiennent cette orientation. Toutefois, cela n'exclut pas la mise en place de nouvelles infrastructures, lorsque le besoin est démontré et qu'aucune autre solution n'est préférable.

En raison de l'absence ou de la faiblesse des autres modes de transport, le réseau routier estrien doit assumer, à lui seul, la presque totalité des déplacements des personnes et la majeure partie des déplacements des marchandises. Par conséquent, il est stratégique et vital pour l'Estrie que ce réseau soit pleinement efficace.

À ce sujet, l'objectif retenu est le suivant :

- conserver et améliorer les infrastructures et les équipements de transport.

OBJECTIF : CONSERVER ET AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES ET LES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT

Une partie importante du réseau routier du Ministère est en bon état et nécessite seulement des interventions mineures pour en assurer la conservation. Une autre partie, plus ancienne, exigerait toutefois des actions plus importantes pour retrouver une fonctionnalité convenable.

Souvent, ces routes présentent des déficiences sérieuses et leur correction commanderait d'y consacrer une part importante du budget disponible.

Dans le contexte actuel, le Ministère est contraint de se limiter à des interventions qui ne font qu'améliorer temporairement la qualité de la surface de roulement sur ces routes. La conservation du réseau existant constitue donc un enjeu important du plan de transport dans la mesure où les ressources financières existantes sont limitées. Quant aux ouvrages d'art, en particulier les ponts, ils doivent présenter une capacité suffisante pour répondre aux besoins des usagers, tout en offrant un niveau de sécurité maximale.

Puisqu'il importe de faire toutes les interventions nécessaires pour maintenir le réseau dans un état convenable et que les budgets ministériels demeurent limités, la Direction de l'Estrie devra accorder la priorité à certaines routes, et ce, en favorisant les interventions donnant les résultats les plus avantageux.

Axe d'intervention :
Améliorer la qualité des principaux axes routiers de la région

Moyens d'action :

- Concentrer les efforts d'intervention en matière de conservation des chaussées sur les routes les plus aptes à faciliter les liaisons vers les marchés, les lieux de production et les ressources naturelles;
- Améliorer la fluidité et la fonctionnalité de l'axe autoroutier nord-sud, en réalisant le doublement de la chaussée de l'autoroute 55 au nord de Windsor;
- Maintenir à un niveau élevé le bon état de la chaussée des autoroutes 10 et 55 et des routes du réseau stratégique.

Deuxième axe d'intervention :
Améliorer le confort de roulement du réseau routier en privilégiant les interventions les plus efficaces

Moyens d'action :

- Accentuer les efforts d'inventaire pour obtenir des données détaillées et précises sur l'état et la composition de la chaussée et de ses éléments;
- Généraliser l'utilisation du système de gestion de chaussée de façon à optimiser les choix d'intervention, compte tenu du cadre financier disponible;
- Accroître les interventions préventives telles que l'amélioration du drainage, l'usage de traitement de fissures et la réparation des défauts ponctuels.

Troisième axe d'intervention :

Conserver le bon état de l'ensemble des ponts et structures

Moyens d'action :

- Mettre en place un système ISO afin de mieux encadrer les activités d'inspection des structures;
- Optimiser les choix d'intervention;
- Accentuer les opérations d'entretien préventif des structures dans le cadre des activités courantes d'exploitation du réseau routier.

Quatrième axe d'intervention :

Augmenter l'efficacité du réseau de camionnage

Moyens d'action :

- Corriger les déficiences géométriques des intersections causant problème;
- Améliorer l'état de la chaussée des routes du réseau de camionnage les plus sollicitées;
- S'assurer d'une harmonisation entre le réseau de camionnage des municipalités et celui du MTQ.

Deuxième orientation :

Améliorer la sécurité en privilégiant des solutions appropriées

Le ministère des Transports a toujours accordé une grande importance à la question de la sécurité routière. Conjointement avec la Société de l'assurance automobile du Québec, il a fixé des objectifs précis de réduction des accidents dans la *Politique de sécurité dans les transports-Volet routier*. Celle-ci a pour objet de réduire de 25 %, de 1995 à 2000, le nombre de décès et de blessés graves sur les routes. L'amélioration de la sécurité routière est d'ailleurs l'une des trois grandes orientations du *Plan stratégique 2000-2003* du ministère des Transports.

Bien que la région soit aux prises avec une problématique sérieuse de collisions avec la grande faune et même si elle est une destination touristique reconnue, donc achalandée, son bilan en matière de sécurité routière peut être qualifié de bon. La Direction de l'Estrie souhaite cependant améliorer davantage ce bilan.

Pour cette orientation, les quatre objectifs retenus sont les suivants :

- établir des conditions de sécurité routière cohérentes par rapport à la fonction de la route;
- améliorer les conditions de sécurité lors des traversées d'agglomération;
- mettre au point avec les partenaires visés une gestion sécuritaire des corridors routiers;

- réduire le nombre d'accidents impliquant la grande faune.

PREMIER OBJECTIF :

**ÉTABLIR DES CONDITIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE COHÉRENTES
PAR RAPPORT À LA FONCTION DE LA ROUTE**

En général, les routes récentes, construites en respectant les normes modernes, offrent des conditions géométriques cohérentes par rapport à la fonction à laquelle on les destine. Toutefois, les routes plus vieilles affichent des déficiences souvent majeures héritées du contexte historique. Les conditions de circulation sur ces routes ne sont donc pas cohérentes par rapport aux attentes légitimes des conducteurs qui y circulent. Ces déficiences, lorsqu'elles sont ponctuelles le long du corridor routier, peuvent surprendre le conducteur et présenter un risque additionnel d'accident.

Dans le cas de l'autoroute 55, l'existence de tronçons à une seule chaussée est souvent mentionnée par le milieu comme une condition accidentogène, et un sentiment d'insécurité s'est instauré parmi les utilisateurs de cette autoroute incomplète.

La correction systématique de ces conditions accidentogènes doit constituer pour le MTQ un objectif incontournable dans la visée plus générale d'améliorer le bilan routier de l'Estrie.

Axe d'intervention :

Corriger les déficiences connues du réseau routier

Moyens d'action :

- Compléter les inventaires des principales déficiences ayant un impact sur la sécurité routières (points noirs, dispositifs de sécurité manquants, obstacles dangereux, orniérage, courbes et pentes sous-standards, etc.);
- Corriger, dans les plus brefs délais, les points noirs existants sur le réseau routier en privilégiant ceux qui présentent un fort potentiel de réduction d'accidents;
- Éliminer les obstacles dangereux aux abords de la route et maintenir un programme annuel d'ajout et de remplacement de glissières de sécurité, en accordant la priorité aux interventions les plus rentables;
- Procéder au pavage des accotements sur les routes les plus sollicitées, corriger les courbes et pentes sous-standards, en choisissant en priorité celles où l'on trouve des sites accidentogènes;
- Intervenir en priorité sur les sites dont les valeurs d'orniérage sont supérieures à 15 mm;
- Assurer une présence régulière du Ministère, en privilégiant l'approche « monitoring » sur l'ensemble du réseau routier, de façon à déceler rapidement les déficiences ponctuelles ayant un impact sur la sécurité routière;
- S'assurer que le marquage est visible en tout temps, en utilisant des produits de marquage plus performants;

- S'assurer que les panneaux de signalisation sont lisibles en tout temps, à l'aide d'un programme d'inspection systématique et de remplacement des panneaux défectueux;
- Maintenir un programme de viabilité hivernale comprenant des méthodes, des moyens et des opérations pour maintenir ou rétablir la circulation sécuritaire des personnes et des marchandises sur l'ensemble du réseau routier durant l'hiver. Ce programme mettra l'accent sur le temps de réponse et sur l'homogénéité de la qualité de l'entretien sur l'ensemble du réseau.

DEUXIÈME OBJECTIF :

**AMÉLIORER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ
LORS DES TRAVERSÉES D'AGGLOMÉRATION**

La route devient la rue lorsqu'elle traverse une agglomération. Au nombre de ses usagers s'ajoutent alors plusieurs usagers non motorisés du corridor routier, car ce dernier est le lieu d'activités socio-économiques indispensables à la vie villageoise.

Par la réduction de la vitesse affichée, le MTQ reconnaît la primauté du caractère urbain du milieu traversé sur la fonction de transit de la route. Cependant, la signalisation de prescription, toute indispensable qu'elle soit, ne permet pas toujours d'obtenir les résultats escomptés et la vitesse pratiquée lors des traversées d'agglomération demeure une source d'inquiétude et d'insécurité pour la population.

Il importe donc de mettre au point de nouvelles approches de gestion de la circulation pour inciter les conducteurs à respecter la vitesse affichée et à modifier leur attitude de conduite lors de la traversée d'une agglomération.

Cette démarche ne peut toutefois donner de résultats probants sans la participation concrète du milieu visé. La route n'est pas seule en cause : rappelons que c'est souvent l'urbanisation qui l'a rejointe, et non l'inverse. Par conséquent, les projets d'amélioration de la sécurité et de l'environnement dans le cas des traversées d'agglomération doivent être élaborés et réalisés en collaboration avec les municipalités touchées. Par des modifications appropriées à leur réglementation d'urbanisme, celles-ci doivent s'assurer d'une gestion sécuritaire du corridor routier dans leur agglomération, et ce, au plus grand bénéfice de leurs citoyens.

Axe d'intervention :

**Viser une meilleure gestion de la circulation
lors des traversées d'agglomération**

Moyens d'action :

- Poursuivre l'analyse régionale de la problématique des traversées d'agglomération;
- En partenariat avec le milieu, améliorer les traversées d'agglomérations reconnues pour faire problème, en accord avec le cadre d'intervention préparé par le Ministère;

- Promouvoir auprès des partenaires l'approche de gestion de la circulation lors des traversées d'agglomérations.

TROISIÈME OBJECTIF :

METTRE AU POINT AVEC LES PARTENAIRES VISÉS UNE GESTION SÉCURITAIRE DES CORRIDORS ROUTIERS

L'urbanisation mal contrôlée en bordure des routes du réseau supérieur en milieux rural et périurbain demeure l'une des principales causes de la dégradation des conditions de sécurité des corridors routiers. La prolifération des accès de toutes sortes se traduit inévitablement par de nombreuses sources de conflits avec la circulation routière, l'implantation de sentiers de véhicules hors route ajoutant au problème.

À moins d'imposer des servitudes de nonaccès sur l'ensemble de son réseau, ce qui se révèle irréaliste et de toute manière non souhaitable, le MTQ ne dispose que de bien peu de moyens pour contraindre les promoteurs à prendre en considération la fonction de transit de la route lors de la conception de leurs projets. Ce sont les municipalités et les MRC qui disposent des outils efficaces sur ce chapitre, outils qui leur sont fournis dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Il revient cependant au Ministère d'inciter le monde municipal à privilégier une approche d'aménagement du territoire qui intègre et préserve la fonction de circulation des routes du réseau supérieur. Le Ministère se doit d'accompagner le monde municipal dans cette démarche.

Axe d'intervention :

Mettre au point une approche de planification pour le contrôle des accès et l'implantation des sentiers de véhicules hors route et de pistes cyclables.

Moyens d'action :

- De concert avec les MRC et les municipalités, déterminer les tronçons de route qui font problème, planifier et contrôler les accès routiers, notamment par l'entremise de la réglementation d'urbanisme;
- Améliorer la sécurité des traverses de véhicules hors route et des vélos;
- Avec les partenaires impliqués et conformément au projet de Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières et à la Politique sur le vélo, assurer l'intégration harmonieuse des réseaux récréatifs au réseau routier du MTQ;
- Fournir un soutien technique à la planification de nouveaux sentiers de véhicules hors route et de vélo;
- Conclure les ententes avec les gestionnaires des principaux réseaux récréatifs existants.

QUATRIÈME OBJECTIF :

RÉDUIRE LE NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT LA GRANDE FAUNE

L'Estrie est la région du Québec où la part des collisions avec la grande faune dans l'ensemble des accidents est la plus élevée. Sur le réseau du MTQ, elle atteint 26 %, et même 30 % lorsqu'on exclut des calculs le territoire fortement urbanisé de l'agglomération de Sherbrooke. L'animal en cause dans plus de 95 % des cas est le cerf de Virginie.

La Direction de l'Estrie vient de terminer l'étude de cette problématique. L'analyse a permis de mieux la circonscrire et oriente déjà la recherche d'avenues de solution viables pour réduire l'ampleur du phénomène et ses conséquences sur la sécurité routière. Cette recherche s'effectue en collaboration étroite avec les principaux partenaires du ministère des Transports, dont la Société de la faune et des parcs du Québec, la Sûreté du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec.

Axe d'intervention :

Réduire le nombre d'accidents impliquant la grande faune

Moyens d'action :

- Poursuivre l'analyse du problème des collisions avec la grande faune et la recherche de solutions en vue de l'amélioration de la sécurité des usagers de la route;
- En collaboration avec la Société de la faune et des parcs du Québec, la Sûreté du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec, maintenir et intensifier la campagne semestrielle de sensibilisation des conducteurs au problème des collisions avec la grande faune.

Troisième orientation :

Concilier les rapports entre les infrastructures de transport et leur environnement

Les réseaux et les infrastructures de transport peuvent avoir des répercussions importantes sur l'environnement naturel et humain. Le maintien d'un environnement approprié constitue une préoccupation grandissante au sein de la population, et en particulier de celle de l'Estrie. Il devient donc important pour les responsables publics d'établir des orientations propres à harmoniser les rapports entre les infrastructures de transport, notamment la route, et leur environnement.

À cette fin, les trois objectifs retenus sont les suivants :

- poursuivre l'intégration de l'environnement à la gestion des transports;
- préserver et mettre en valeur les paysages de la région estrienne;
- améliorer la qualité de vie des riverains par la réduction des nuisances causées par la route.

**PREMIER OBJECTIF :
POURSUIVRE L'INTÉGRATION DE L'ENVIRONNEMENT
À LA GESTION DES TRANSPORTS**

Les engagements ministériels en matière d'environnement prennent une signification et une importance particulières en Estrie, où le bilan environnemental établi dans l'élaboration du plan de transport a mis en évidence le caractère sensible des milieux naturel et humain de la région, tout en soulignant la préoccupation constante des Estriens pour la préservation de cet environnement.

La qualité de l'environnement devient donc un enjeu fondamental du plan de transport. Ainsi, certains aspects environnementaux des activités de transport se révèlent plus préoccupants que d'autres, à la fois pour le Ministère et pour la collectivité estrienne. Le bilan environnemental a permis de les mettre en évidence et de reconnaître leurs impacts sur les milieux naturel et humain. Il a contribué également à mettre en lumière les inquiétudes toutes particulières des Estriens pour la protection de la ressource « eau » et du milieu hydrique.

Forte de ces indications qui vont lui permettre de mieux encadrer ses actions, la Direction de l'Estrie comprend qu'elle devra maintenir et développer son approche environnementale de la gestion des transports. De manière plus précise, elle retient qu'il lui faudra constamment réévaluer et tenter de bonifier ses façons de faire et ses méthodes de travail, de manière à minimiser les impacts de ses interventions sur les milieux naturel et humain.

**Premier axe d'intervention :
Poursuivre l'intégration de l'environnement
à la gestion des transports**

Moyens d'action :

- Viser une intégration complète du volet environnemental au processus de planification, d'analyse, de conception et de réalisation des projets en matière de transport;
- Mettre au point une approche de concertation et de partenariat avec les principaux acteurs régionaux en matière d'environnement, notamment au niveau des interventions ayant pour objet le maintien de la biodiversité et la protection des habitats;
- Implanter un système de suivi environnemental des projets en matière de transport ainsi que des opérations d'entretien du réseau routier réalisés dans la région.

**Second axe d'intervention :
Assurer la protection de la ressource « eau »
et du milieu hydrique**

Moyens d'action :

- Réévaluer les principales méthodes de travail utilisées par le Ministère et par ses fournisseurs lors de travaux de construction ou d'entretien sur le réseau routier, de façon à

réduire les impacts environnementaux de l'érosion et du transport de sédiments vers les plans d'eau naturels;

- Poursuivre et bonifier l'application de la méthode du tiers inférieur pour l'entretien des fossés routiers élaborée par la Direction de l'Estrie en collaboration avec le milieu.

DEUXIÈME OBJECTIF :

**PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LES PAYSAGES
DE LA RÉGION ESTRIENNE**

La région de l'Estrie regorge de paysages particuliers, recherchés autant par la population locale que par les touristes et les vacanciers. Le principal enjeu en ce domaine consiste à soutenir la volonté de développement du milieu sans pour autant compromettre la qualité des paysages.

Un autre enjeu est de développer la lisibilité des lieux et des éléments d'orientation sans nuire à la qualité visuelle du milieu par une prolifération abusive d'éléments de signalisation et d'affichage.

D'autre part, la Direction de l'Estrie a procédé à un inventaire de la végétation et des éléments paysagers dans les corridors autoroutiers. Elle effectue également ce genre d'inventaire pour tous les tunnels d'arbres existants sur l'ensemble du réseau routier. Ces données devraient la guider vers une approche plus écologique pour l'entretien des corridors routiers.

De plus, le ministère des Transports compte établir sous peu un cadre d'intervention en matière de paysages. La Direction de l'Estrie appliquera ce cadre lors de toute action sur le réseau routier, et plus particulièrement dans le cas des ouvrages d'art. Elle verra alors à améliorer leur intégration au paysage environnant.

Axe d'intervention :

**Intégrer la notion de paysage dans le développement
et l'entretien du réseau routier**

Moyens d'action :

- Prévoir des mesures de préservation et de mise en valeur des paysages lors de la construction de nouvelles routes ou du réaménagement de routes existantes;
- Élaborer un plan de gestion écologique des emprises autoroutières;
- Mettre sur pied un programme d'évaluation et de suivi des tunnels d'arbres existant dans la région afin d'en assurer la pérennité;
- Participer avec les partenaires à améliorer l'image régionale sur les grands axes de pénétration à l'aide d'aménagements et de signalisation appropriés et cohérents avec le paysage environnant.

TROISIÈME OBJECTIF :

**AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES RIVERAINS PAR LA RÉDUCTION
DES NUISANCES CAUSÉES PAR LA ROUTE**

On a fait plusieurs fois mention de la qualité de vie de la population demeurant en bordure des principales infrastructures de transport. Ces personnes sont touchées par les impacts de la circulation routière dont les principaux éléments sont le bruit, les poussières et les vibrations. À leurs yeux, il demeure primordial de remédier à ces problèmes qui dégradent leur environnement quotidien. Pour ce qui est du bruit routier, le Ministère possède sa propre politique en la matière et sa mise en œuvre nécessite la collaboration des municipalités visées.

Il demeure néanmoins important pour les municipalités de limiter et de circonscrire fortement le développement résidentiel, institutionnel et récréatif aux abords des routes de transit. Le Ministère compte d'ailleurs inciter davantage les municipalités à accorder une attention particulière au contrôle de l'urbanisation lors de la construction de nouvelles routes.

Axe d'intervention :

Prévoir et atténuer les nuisances causées par la route

Moyens d'action :

- Conformément à la Politique sur le bruit routier du MTQ, mettre en place des mesures d'atténuation du bruit lorsque le niveau sonore dépasse le seuil acceptable fixé dans la Politique;
- Promouvoir auprès des MRC et des municipalités l'insertion dans les documents d'urbanisme des mesures préventives concernant le bruit routier dans les zones d'affectation résidentielle, institutionnelle ou récréative;
- Tenir compte des éléments sensibles de l'occupation du territoire lors des modifications apportées au réseau de camionnage et de la planification des réseaux de véhicules hors route.

Quatrième orientation :

**Soutenir le développement socio-économique
de la région estrienne**

Les transports ont depuis toujours constitué la pierre d'assise du développement socio-économique. La mise en valeur d'un territoire suppose en premier lieu son occupation, et il ne peut subsister d'occupation viable sans l'existence de liens de transport qui permettent à la population locale, d'abord de se déplacer sur le territoire, puis d'entretenir des échanges constants avec les populations des territoires voisins ou même éloignés.

Dans le contexte actuel d'ouverture des marchés et de forte compétitivité entre les entreprises, il ne suffit pas que les réseaux et les infrastructures de transport existent, il faut également qu'ils soient performants. Cette exigence s'avère particulièrement cruciale pour l'Estrie

puisque la région se situe quelque peu en retrait des grands centres, et donc des marchés importants.

Afin d'apporter un soutien efficace au développement socio-économique régional, les quatre objectifs suivants sont retenus :

- soutenir les projets à forte incidence socio-économique;
- créer de nouveaux liens au moment opportun;
- actualiser la connaissance des besoins de la région estrienne en matière de déplacement des personnes et des marchandises;
- faciliter l'accès aux produits touristiques.

PREMIER OBJECTIF :

SOUTENIR LES PROJETS À FORTE INCIDENCE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Dans la région de l'Estrie, il est peu probable que de nombreux projets de développement du réseau routier voient le jour sous peu sur la base de considérations techniques. La bonne réserve de capacité du réseau routier devrait lui permettre de répondre efficacement à l'augmentation prévue de la demande en fait de transport. Par contre, il surgira inévitablement, au cours des prochaines années, des projets routiers à connotation économique, c'est-à-dire qui seront présentés à l'appui de l'implantation de projets de nature économique, qu'ils soient industriels, commerciaux ou même institutionnels.

Le Ministère doit donc adopter et développer une écoute et une approche particulières pour l'analyse de ce genre de projets puisque ceux-ci sont souvent porteurs de bénéfices importants pour la collectivité. En première analyse, il devra cependant s'assurer que les infrastructures existantes ne sont pas en mesure de fournir un soutien approprié aux projets économiques mis en avant. Toutefois, dès que cette étape aura été franchie, il devra faire preuve d'ouverture et d'innovation dans la recherche de la meilleure solution possible. Cette approche a déjà été appliquée par la Direction de l'Estrie, notamment dans le projet de modification de l'échangeur Portland sur l'autoroute 410 et dans celui de la construction de la sortie 32 sur l'autoroute 55 Sud.

Par ailleurs, le Ministère a tout intérêt à être associé dès le départ aux grands projets d'implantation d'ordre économique. De cette façon, il peut jouer un rôle actif dans la prise de décision quant à la localisation de ces projets, afin que celle-ci soit cohérente avec le potentiel de desserte offert par les réseaux et les infrastructures de transport existants ainsi qu'avec la préservation de la fonctionnalité et de la sécurité des routes en cause.

Le Ministère devra également veiller à ce que ses efforts pour soutenir le développement socio-économique soient en accord avec les orientations et les objectifs d'aménagement du territoire adoptés par les MRC. Enfin, il devra mettre au point une approche de partage de responsabilités, y compris les responsabilités financières, avec les promoteurs et les principaux bénéficiaires de ces grands projets économiques.

Axe d'intervention :

Intégrer les paramètres d'ordre économique dans les études de justification de projets routiers

Moyens d'action :

- Mettre au point une approche de partenariat avec les promoteurs de grands projets à connotation socio-économique concernant le partage des responsabilités et du coût;
- Intégrer en priorité à la programmation du MTQ les interventions favorisant davantage le soutien des projets porteurs de bénéfices socio-économiques;
- Considérer les orientations et les objectifs de développement des MRC et des municipalités lors de la planification des interventions en matière de transport;
- Accorder la priorité aux projets porteurs de bénéfices importants pour la collectivité.

DEUXIÈME OBJECTIF :

CRÉER DE NOUVEAUX LIENS AU MOMENT OPPORTUN

Le réseau routier de l'Estrie est bien développé et, globalement, répond de manière appropriée aux besoins de la région. Il n'y a donc pas lieu d'entrevoir de modification importante de ce réseau dans les années à venir, car la plupart des problèmes de transport qui pourront surgir trouveront sans doute leur solution dans une utilisation optimale des réseaux et des infrastructures existants.

Néanmoins, certaines faiblesses ponctuelles déjà mises en évidence au sein du système de transport pourront nécessiter la création de nouveaux liens. Mentionnons la question du contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke et l'impact du camionnage dans les agglomérations de Danville et de Lac-Mégantic. Dans l'avenir, d'autres problèmes ponctuels apparaîtront inévitablement et, pour certains d'entre eux, la création d'un nouveau lien pourra se révéler la solution la plus efficace. Dans ce contexte, le Ministère ne devra pas hésiter à soutenir ces nouveaux projets, lorsque ceux-ci contribueront à maintenir la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier.

Premier axe d'intervention :

Offrir à la circulation de transit et au camionnage des voies alternatives pour les traversées d'agglomérations qui font problème

Moyens d'action :

- Créer un nouveau lien entre l'autoroute 410 à l'ouest de Sherbrooke et la route 108 à l'est de Lennoxville (carte 11), afin d'améliorer la mobilité est-ouest au sud de l'agglomération de Sherbrooke et de résoudre le problème du camionnage de transit dans les centres-villes de Sherbrooke et de Lennoxville;

- Construire une voie de contournement (route 255) de l'agglomération de Danville afin de détourner le camionnage de transit du centre-ville, de réduire les risques associés au transport de matières dangereuses et de faciliter l'accès à l'usine Magnola pour les camions;
- Construire une voie de contournement (route 161) de l'agglomération de Lac-Mégantic afin de soulager le centre-ville de l'impact du camionnage et de faciliter l'accès au parc industriel pour les véhicules lourds.

Deuxième axe d'intervention :

Assurer la qualité des liaisons routières vers les autres régions

Moyen d'action :

- Compléter le réseau autoroutier par le doublement de la chaussée de l'autoroute 55 pour la portion comprise entre Windsor et la limite nord de la région de l'Estrie;

TROISIÈME OBJECTIF :

**ACTUALISER LA CONNAISSANCE DES BESOINS DE LA RÉGION ESTRIENNE
EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES**

Tout exercice de planification commande d'abord une bonne évaluation des besoins. Le Ministère se doit d'être à l'écoute du milieu régional et des entreprises estriennes en particulier, et ce, afin de connaître leurs besoins actuels en matière de transport et leurs projets d'expansion. Entre autres choses, il doit circonscrire au mieux la dynamique du transport des marchandises dans la région estrienne et vers l'extérieur de celle-ci.

Pour sa part, la Direction de l'Estrie doit maintenir et intensifier ses contacts et ses échanges avec les principaux agents et organismes de développement socio-économique. Elle doit aussi prendre le pouls des transporteurs et des expéditeurs et, au besoin, mener ses propres enquêtes ou études afin de recueillir l'information nécessaire.

Axe d'intervention :

**Obtenir un portrait fidèle du transport des marchandises
dans la région**

Moyens d'action :

- Compléter l'étude entreprise sur le transport des marchandises dans la région;
- Maintenir et intensifier les contacts et les échanges avec les principaux agents et organismes de développement socio-économique.

QUATRIÈME OBJECTIF :

FACILITER L'ACCÈS AUX PRODUITS TOURISTIQUES

La route procure un accès aux produits touristiques régionaux : stations touristiques, centres de ski, villages touristiques et patrimoniaux, etc. Un accès rapide aux principaux lieux

touristiques est donc nécessaire, d'autant plus que la région de l'Estrie s'avère une destination de court séjour et que les bassins de clientèles sont relativement éloignés (Montréal, Québec, etc.). À l'intérieur même de la région à l'étude, l'accès aux produits touristiques et la promenade sur des circuits choisis doivent se faire avec facilité, de manière agréable et en toute sécurité. Ici, faciliter l'accès aux produits prend une autre dimension, et le Ministère verra à tenir compte de la vocation particulière de certaines routes dans le cadre de travaux de réfection et d'amélioration.

Axe d'intervention :

Assurer une liaison efficace vers les pôles touristiques majeurs de la région

Moyens d'action :

- Prendre en considération les divers circuits récréotouristiques lors de la planification des interventions à effectuer sur le réseau routier;
- Améliorer la signalisation touristique d'acheminement vers la partie est de la région.

Cinquième orientation :

Renforcer les modes de transport alternatifs

Cette orientation a pour objet de renforcer les modes alternatifs de transport, soit le transport collectif des personnes et le transport ferroviaire des marchandises. L'enjeu réside ici dans la capacité d'organiser et de maintenir un transport collectif des personnes et un transport des marchandises autre que routier.

Trois objectifs sont établis :

- soutenir et promouvoir le transport ferroviaire;
- favoriser l'intégration du transport collectif des personnes;
- encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport et faciliter les déplacements piétonniers dans les agglomérations.

PREMIER OBJECTIF :

SOUTENIR ET PROMOUVOIR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le Ministère privilégie la création de chemins de fer d'intérêt local (CFIL) pour suppléer à l'abandon des services par les grandes compagnies ferroviaires. Toutefois, les contraintes liées à l'utilisation croissante de la route et les entraves à la rentabilité des entreprises ferroviaires nécessitent une action s'inscrivant dans une démarche plus globale.

En Estrie, les trois voies de chemin de fer parcourent le territoire d'une manière assez complète avec une configuration en forme d'étoile dont le centre de convergence est Sherbrooke. La conservation de ces trois voies, considérées comme stratégiques, constitue un

objectif louable pour la collectivité locale. Une de ces voies, celle du Québec Central desservant Sherbrooke et Vallée-Jonction, était inactive jusqu'à récemment, ce qui privait la région de l'Estrie d'un lien important vers l'agglomération de Québec et l'Est. Toutefois, cette voie a été remise en exploitation partielle à l'été 2000, grâce à un projet de relance privé soutenu, en bonne partie, par l'aide gouvernementale accordée en vertu du Programme de soutien aux compagnies de chemin de fer d'intérêt local.

Enfin, l'utilisation de plusieurs modes de transport devient nécessaire dans une économie se mondialisant. Les entreprises exportent de plus en plus leurs produits à l'étranger. Dès lors, il y aurait lieu d'explorer l'opportunité de favoriser et d'implanter un service de transport intermodal qui utiliserait tous les modes disponibles dans la région estrienne. Dans ce cas, le chemin de fer jouerait un rôle majeur. Le projet d'implantation d'une gare intermodale à Richmond par le Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique (Québec) deviendrait donc une avenue de solution fort appropriée.

Axe d'intervention :
**Favoriser l'utilisation des infrastructures ferroviaires
pour le transport des marchandises**

Moyens d'action :

- Maintenir la fonctionnalité des passages à niveau;
- Soutenir la création de CFIL pour compenser l'abandon de services par les grandes compagnies ferroviaires;
- Maintenir et améliorer les conditions de fluidité et de sécurité des principaux axes routiers assurant la liaison entre les parcs industriels existants et les points d'accès au réseau ferroviaire;
- Soutenir l'implantation d'équipements et de systèmes permettant de développer l'intermodalité rail-route.

DEUXIÈME OBJECTIF :
FAVORISER L'INTÉGRATION DU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES

Le transport collectif des personnes fait face à une situation particulière. Il est morcelé non seulement du point de vue territorial, mais aussi selon les types d'usagers. Si ce transport est bien organisé dans la région de Sherbrooke, certaines parties du territoire ne sont desservies que par le transport scolaire. Dans plusieurs cas, on observe une baisse de clientèle (transport scolaire, en commun et interurbain), alors que dans d'autres cas les besoins ne cessent d'augmenter (personnes handicapées, personnes âgées). Très souvent, en raison de leur dispersion sur le territoire, on transporte de moins en moins de personnes sur des distances de plus en plus grandes. Il y a donc un risque d'augmentation du coût qui pourrait se traduire par l'abandon de certains services.

La recherche de l'intégration des divers modes de transport collectif est ici vue comme une solution au coût croissant de ces services. L'intégration des services permettrait d'abord d'augmenter l'offre de transport. Elle favoriserait par ailleurs une optimisation de l'utilisation des véhicules. La population pourrait retirer plusieurs bénéfices (un meilleur service à un meilleur coût) d'une utilisation plus efficace des véhicules de transport.

L'intégration des services devra donc se faire le plus tôt possible, car le renforcement du transport collectif des personnes en région lui est subordonné. Autrement, le déclin de ces services pourrait entraîner la perte de mobilité pour certaines personnes.

Axe d'intervention :

Viser une meilleure intégration des systèmes de transport

Moyens d'action :

- Mettre l'expertise du Ministère à la disposition des partenaires visés afin de favoriser l'expansion du transport adapté dans les parties du territoire non encore desservies et ainsi, faciliter le déplacement non seulement des personnes handicapées mais aussi de la population en général;
- Soutenir la mise sur pied d'expériences pilotes prônant l'utilisation d'un guichet unique pour le traitement des demandes de la clientèle;
- Participer activement à la révision des programmes d'aide financière afin que soit pris en considération le contexte particulier de l'Estrie.

TROISIÈME OBJECTIF :

**ENCOURAGER L'UTILISATION DU VÉLO COMME MOYEN DE TRANSPORT
ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS PIÉTONNIERS
DANS LES AGGLOMÉRATIONS**

L'usage actuel du vélo en Estrie se fait principalement à des fins touristiques ou de loisirs et très peu comme moyen de transport. Dans les milieux urbains et périurbains, il existe toutefois de bonnes possibilités pour favoriser l'usage du vélo à des fins de transport. Le plan de transport propose donc l'axe d'intervention suivant.

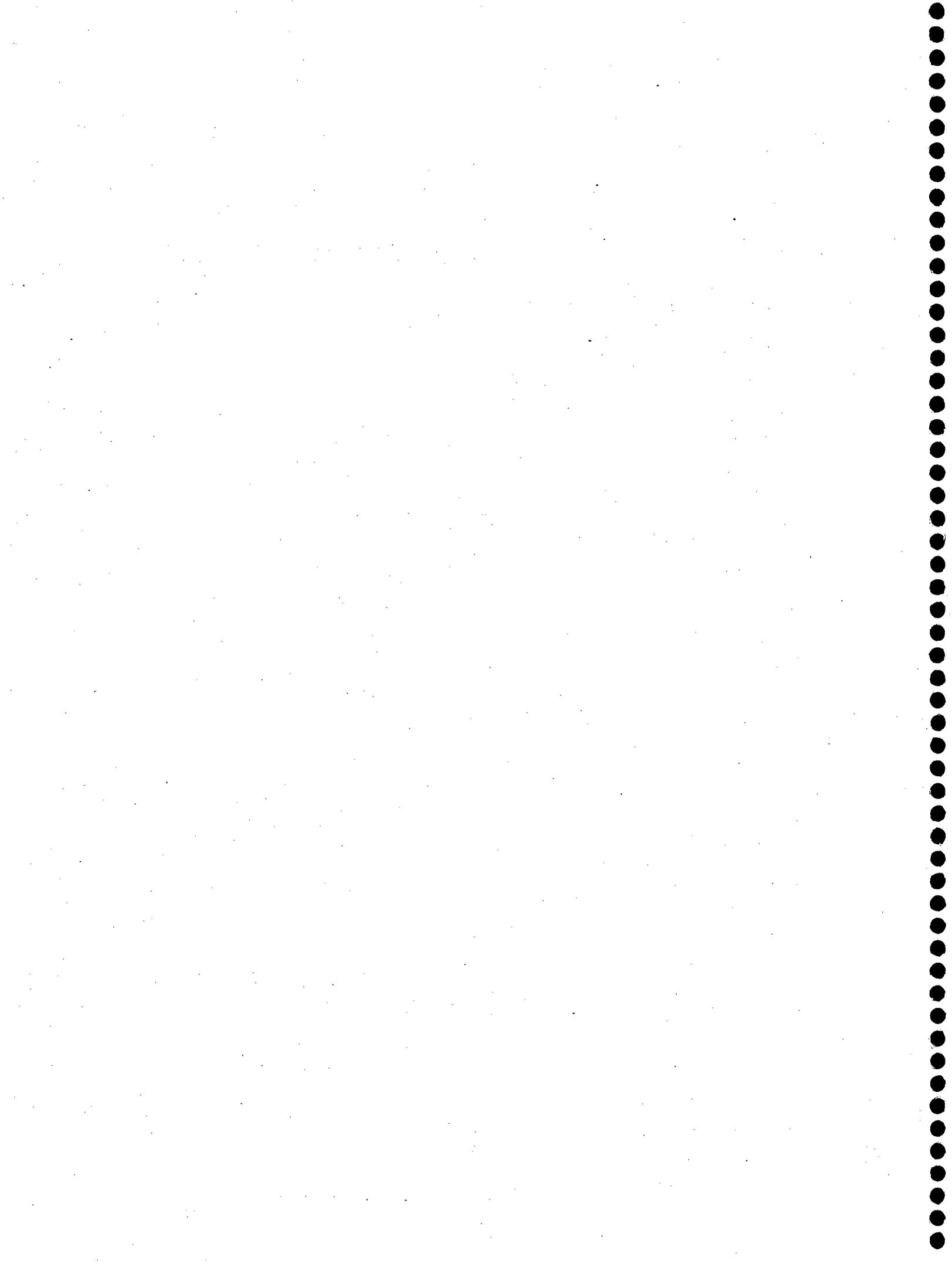
Axe d'intervention :

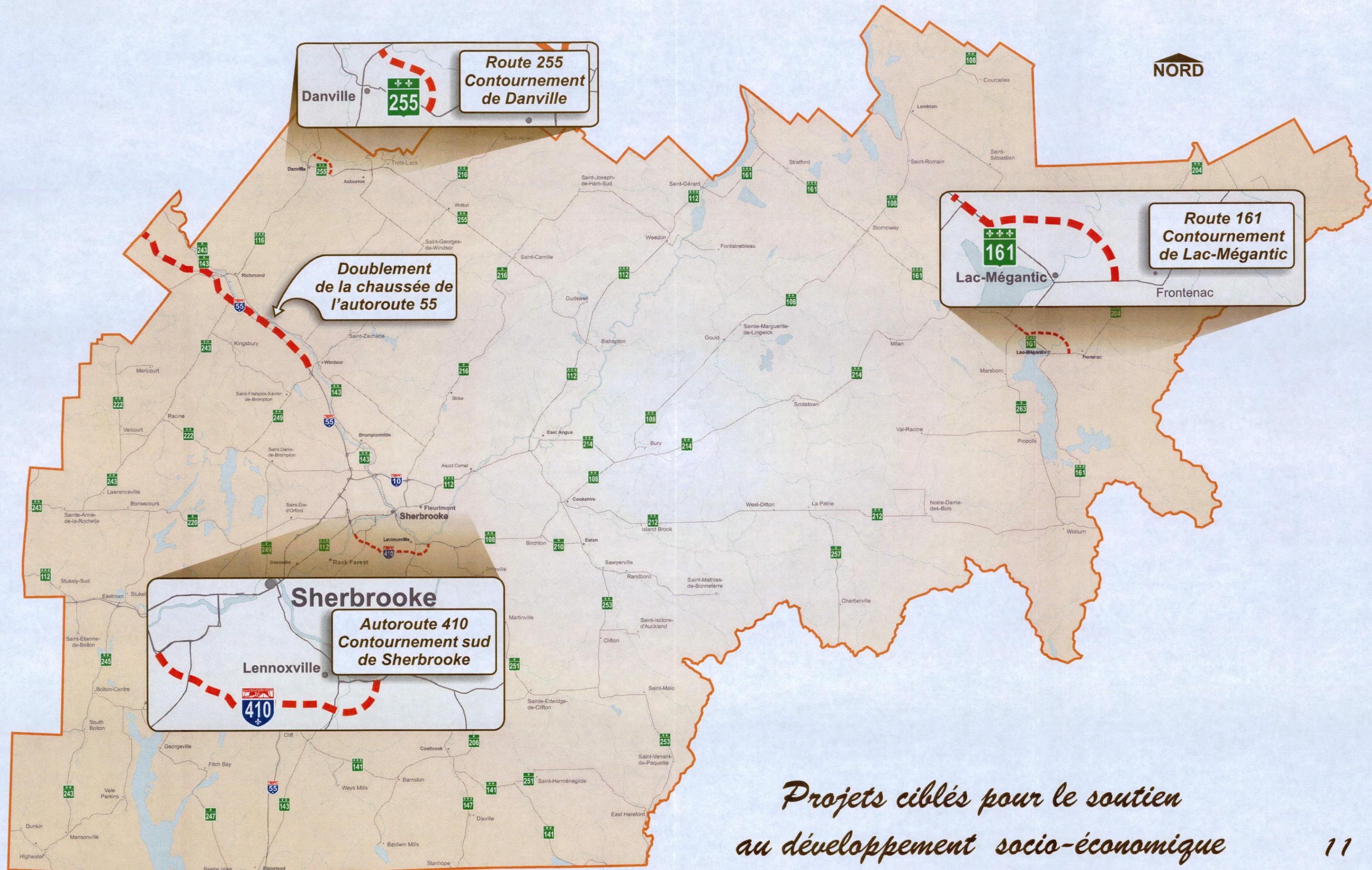
**Favoriser la mise en place et le développement d'équipements
et de réseaux cyclables et de corridors de déplacement piétonniers**

Moyens d'action :

- Assurer l'intégration fonctionnelle et sécuritaire des réseaux cyclables avec le réseau routier;
- Accorder un soutien technique et financier à la mise en place de la Route verte et des autres réseaux cyclables, conformément à la Politique sur le vélo et au programme d'aide financière à la Route verte;

- Lors des interventions en matière de gestion de la circulation dans les traversées d'agglomération, en collaboration avec les municipalités visées, accorder une attention particulière aux possibilités d'implantation d'équipements aptes à favoriser les déplacements piétonniers de façon sécuritaire.





**Route 255
Contournement
de Danville**

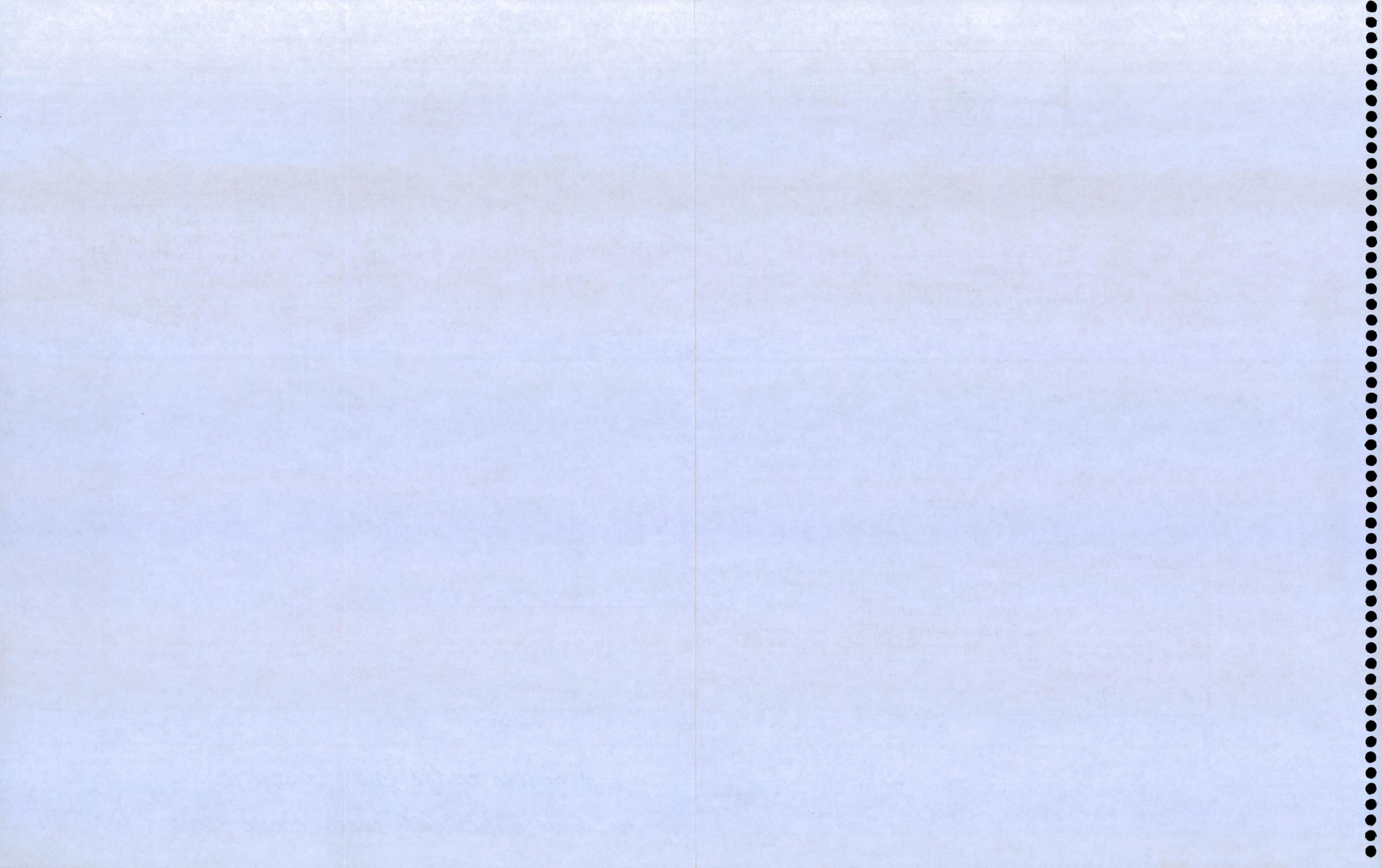
**Route 161
Contournement
de Lac-Mégantic**

**Doublement
de la chaussée de
l'autoroute 55**

Sherbrooke
**Autoroute 410
Contournement sud
de Sherbrooke**

NORD

*Projets ciblés pour le soutien
au développement socio-économique*



CONCLUSION

L'élaboration de la *Proposition d'un plan de transport pour l'Estrie* a permis de recueillir un grand nombre de données en matière de transport et d'analyser en détail plusieurs aspects du système de transport estrien. Il en a résulté une excellente connaissance de la situation actuelle et prévisible des transports dans la région, ce qui a permis d'identifier les besoins pour les quinze prochaines années et d'établir un ordre de priorité pour les actions à réaliser.

Il ressort clairement de cet important exercice de planification que les efforts devront être concentrés d'abord et avant tout sur la conservation et l'amélioration du patrimoine routier existant. Il devient urgent d'agir plus intensivement sur ce chapitre, de façon à freiner le processus de dégradation accélérée déjà en action et de ramener la qualité des infrastructures routières à un niveau acceptable, en regard des besoins et des objectifs de développement de l'Estrie.

Dans un même temps, les analyses effectuées ont mis en évidence l'importance du rôle des transports sur le plan du soutien au développement socio-économique. Ainsi, bien que le diagnostic posé sur la situation des transports en Estrie fasse état d'un système de transport répondant bien, globalement, aux besoins de la région, il démontre également la nécessité et l'intérêt d'intervenir ponctuellement pour supporter certains projets économiques porteurs de bénéfices importants pour la collectivité estrienne.

Enfin, la nécessité d'une intégration harmonieuse et complète de l'environnement est omniprésente dans tous les aspects des transports ayant fait l'objet de la présente étude. L'Estrie est une région au patrimoine naturel et humain remarquablement bien conservé et les Estriens placent la préservation de cet héritage au premier rang de leurs préoccupations. Ils attendent donc du MTQ que celui-ci fasse sienne cette préoccupation.

Par ailleurs, on ne peut négliger le fait que les orientations mises en avant dans la *Proposition d'un plan de transport pour l'Estrie*, aussi légitimes soient-elles, se traduiront par des répercussions directes sur le cadre budgétaire. Dans certains cas, les besoins identifiés pourront dépasser les ressources financières anticipées. Voilà pourquoi un exercice de consultation de la population et des principaux partenaires régionaux devient incontournable si l'on souhaite doter l'Estrie d'un plan de transport efficace, conçu à la mesure de ses besoins, tout en demeurant réaliste au regard des ressources disponibles.

C'est dans ce contexte que la Direction de l'Estrie du ministère des Transports soumet la présente proposition à la consultation publique afin qu'il en résulte des choix éclairés et réalisables qui guideront la gestion du système de transport en Estrie pour les quinze prochaines années. Les priorités d'action qui découleront de ces choix constitueront la trame de base du *Plan de transport de l'Estrie*.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 172 866