

2. Les orientations, les objectifs et les moyens d'action du Plan de transport

Au chapitre précédent, les constats en matière de transport dans au Saguenay–Lac-Saint-Jean ont été présentés et chacun des volets du transport a été situé dans une perspective allant jusqu'à l'an 2016, en tenant compte des prévisions démographiques et économiques ainsi que de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

Le présent chapitre expose les orientations et les objectifs du Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean ainsi que les moyens d'action qui y sont prévus à court, moyen et à long terme. Le Plan d'action qui accompagne le Plan de transport précise quels seront les moyens d'action mis en œuvre au cours de la période allant de 2002 à 2007.

Les orientations sont formulées en prenant en considération les enjeux régionaux mis en lumière dans le diagnostic, les orientations ministérielles et gouvernementales ainsi que les orientations relatives à l'aménagement et au développement régional.

Au chapitre du développement régional, mentionnons qu'une vaste consultation menée par le Conseil régional de concertation et de développement s'est tenue en 1995, lors des États généraux sur l'avenir de la région. Le document sur *Le Plan stratégique régional du Saguenay–Lac-Saint-Jean* produit à l'occasion de cet exercice portait le sous-titre : *Donnons-nous les moyens de construire notre avenir*. Le Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean est un outil de planification qui s'inscrit dans cette optique : il propose des orientations qui correspondent à ce que la collectivité souhaite voir se réaliser en matière de transport, et sur lesquelles les objectifs ont été alignés.

Le développement durable

Les orientations, les objectifs et les moyens d'action proposés dans le Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean s'inscrivent dans la perspective du développement durable.

Le rapport Brundtland¹⁶, dont les conclusions mèneront à la Conférence des Nations-Unies pour l'environnement et le développement de 1992, dite « Sommet de Rio », définit le développement durable comme suit : « Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. » Le développement durable vise trois objectifs : maintenir l'intégrité de l'environnement, améliorer l'équité sociale et améliorer l'efficacité économique. Le défi est de travailler simultanément et de façon équilibrée à l'atteinte de ces trois objectifs fondamentaux¹⁷.

Au cours du processus de définition des orientations et des objectifs, tout en cherchant des solutions aux problèmes mis en lumière dans le diagnostic régional en ce qui a trait au transport collectif des personnes, au transport des marchandises ainsi qu'aux infrastructures et à leur utilisation, les principes du développement durable ont été pris en considération, en l'occurrence les principes d'accessibilité et d'équité, de santé et de sécurité, de qualité de l'environnement et de viabilité économique.

Six orientations ont été retenues:

1. Assurer des services de base en transport collectif à l'ensemble de la population.
2. Maintenir et améliorer l'accessibilité aux services de transport collectif existants.
3. Adapter le transport des marchandises aux besoins du développement économique et durable de la région.
4. Améliorer la sécurité des déplacements sur les réseaux de transport de la région;
5. Améliorer la qualité du réseau routier supérieur de la région.
6. Améliorer la fonctionnalité du réseau routier régional et son intégration dans le milieu.

¹⁶ COMMISSION BRUNDTLAND. *Notre avenir à tous : rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement*, 1987.

¹⁷ MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. Direction de la promotion du développement durable, Décliv-Pour le développement durable, *Développement durable : définition, conditions et objectifs*, numéro spécial, avril 1996.

Orientation 1 Assurer des services de base en transport collectif à l'ensemble de la population

La population de la région est dispersée sur un vaste territoire. La faible densité de population favorise les déplacements en automobile et rend difficile l'organisation du transport des personnes de sorte que les habitants d'un certain nombre de municipalités n'ont pas accès à un ou plusieurs des modes de transport collectif.

C'est le cas des habitants d'une vingtaine de municipalités qui, en 1999, ne pouvaient utiliser les services de transport interurbain par autocar à partir de leur municipalité. Qui plus est, la population de seize municipalités, situées pour la plupart autour du lac Saint-Jean, n'est encore desservie par aucun des services de transport collectif suivants : le transport en commun, le transport interurbain par autocar et le taxi. En outre, sept municipalités ne sont toujours pas desservies par un organisme de transport adapté.

Afin de favoriser l'accès des personnes à des services de transport collectif, les actions à privilégier doivent viser la consolidation de la concertation, la définition de ce qu'on entend par service de base, l'application de mesures de soutien aux initiatives locales, la promotion des programmes d'aide ainsi que le soutien à des projets d'intégration des services de transport collectif.

Objectif 1.1

Consolider la concertation des partenaires dans le secteur du transport des personnes.

Moyens d'action proposés

1.1.1 Procéder à la création d'une table de concertation regroupant les principaux partenaires en transport collectif et voir à ce qu'elle soit reconnue par les différentes instances régionales.

La concertation dans le secteur du transport collectif des personnes s'effectuera au sein d'une table regroupant les partenaires régionaux. Celle-ci relèvera de la commission sur les transports du CRCD, qui en déterminera la composition et les mandats.

Objectif 1.2

Définir un plan pour les services de base en transport des personnes qui réponde aux besoins des municipalités et des individus.

Moyens d'action proposés

1.2.1 Mener une étude sur les besoins des municipalités en transport collectif.

1.2.2 Offrir un soutien technique et financier.

Les acteurs en transport collectif définiront ce que devrait offrir un service de base en transport des personnes, après avoir déterminé quels sont les besoins de la population et des organismes et avoir fait l'inventaire des ressources disponibles. Le ministère des Transports apportera une contribution technique et financière à la réalisation de cette étude sur les besoins en transport collectif.

Objectif 1.3

Étendre l'offre de services en transport collectif à un plus grand nombre de municipalités.

Moyens d'action proposés

1.3.1 Produire un rapport sur la possibilité d'étendre l'offre de services de transport adapté, d'autocar et de taxi à un plus grand nombre de municipalités.

1.3.2 Maintenir le mécanisme d'interfinancement pour le transport interurbain et rendre ce service plus accessible aux personnes handicapées (entre autres, en offrant davantage de trajets interurbains avec des véhicules adaptés).

1.3.3 Promouvoir les différents programmes d'aide au transport des personnes.

1.3.4 Offrir un soutien technique et financier aux initiatives locales visant à doter les municipalités de services de transport innovateurs, appropriés à leurs besoins.

En ayant une connaissance plus précise des besoins ainsi que des ressources disponibles, le comité de concertation évaluera l'intérêt et la possibilité d'accroître le nombre de municipalités desservies par des services de transport collectif.



La passerelle de la Rivière-aux-Sables, Jonquière

Objectif 1.4

Favoriser la mise en commun de différents services de transport collectif.

Moyen d'action proposé

1.4.1 Mettre en place des mesures de soutien technique et financier destiné à des projets de mise en commun de services de transport collectif.

Les partenaires en transport collectif appuieront la réalisation de projets de mise en commun de services de transport adapté, scolaire, interurbain par autocar et de taxi qui pourraient permettre d'élargir l'offre de service en transport collectif. Le ministère des Transports contribuera techniquement et financièrement à la mise en œuvre de ces projets de mise en commun, notamment par un programme d'aide financière.



Rivière Ashuapmushouan, Saint-Félicien

Orientation 2 Maintenir et améliorer l'accessibilité aux services de transport collectif existants

Les changements démographiques, soit la diminution du nombre de jeunes et le vieillissement de la population, sont des facteurs qui influenceront la demande en transport des personnes au Saguenay–Lac-Saint-Jean d'ici à 2016. En effet, la population scolaire (5-19 ans) perdra le tiers de ses effectifs et le groupe des jeunes (0-4 ans) et la population active (20-44 ans) diminueront chacun de 23 p. 100. Par contre, le poids démographique de la population des 45 ans et plus passera de 33 p. 100 qu'il était en 1996 à près de 50 p. 100 en 2016.

Les transports en commun, scolaire et interurbain par autocar ont une importante clientèle de jeunes. On prévoit par conséquent que la diminution de la population de ce groupe d'âge aura des répercussions sur tous ces modes. D'autre part, le vieillissement de la population fera augmenter la clientèle et le nombre de déplacements en transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

Encore là, pour accroître l'utilisation des services de transport collectif existants afin d'en assurer le maintien et de pouvoir les améliorer, les efforts devront porter sur l'organisation des services, sur les mesures et les programmes d'incitation et sur l'aménagement du territoire.

Objectif 2.1

Favoriser l'utilisation des services de transport collectif existants

Moyens d'action proposés

- 2.1.1 Améliorer les liaisons entre les différents services de transport adapté (ententes, fusions, etc.).
- 2.1.2 Mettre sur pied des mesures incitatives pour accroître l'utilisation du transport en commun:
 - promotion de programmes employeurs pour le transport en commun;
 - promotion du covoiturage (campagnes de publicité).
- 2.1.3 Créer des lignes directes pour les endroits générant beaucoup de déplacements (gros employeurs, centres commerciaux, hôpitaux).

2.1.4 Favoriser le transport intégré (transport scolaire et transport en commun).

Compte tenu des changements prévus dans la structure d'âge de la population, les partenaires devront chercher à améliorer l'accessibilité aux services de transport adapté existants et à accroître la clientèle du transport en commun.

Pour ce qui est des services de transport adapté, le nombre d'ententes entre les différents organismes qui les dispensent devrait augmenter. En outre, de nouveaux mécanismes permettront à un plus grand nombre de personnes d'utiliser les services d'un organisme de transport adapté autre que celui auquel elles sont admises.

Par ailleurs, la création de mesures incitatives ou l'amélioration de celles qui sont déjà en place, devrait inciter la population à utiliser davantage les services de transport en commun. En ce qui concerne le transport intégré, on favorisera les ententes permettant le transport d'un plus grand nombre d'élèves par la CITS.

Objectif 2.2

Favoriser la mise en place d'un cadre normatif et réglementaire destiné à baliser l'urbanisme et l'aménagement du territoire.

Moyens d'action proposés

2.2.1 Intégrer les plans de transport collectif régionaux et locaux aux schémas d'aménagement du territoire et aux plans d'urbanisme.

2.2.2 Revoir les normes et les politiques qui touchent l'aménagement du territoire en tenant compte des besoins en matière de transport collectif.

Les exercices de planification municipale devraient être abordés avec le souci d'améliorer la desserte en transport collectif.

Objectif 2.3

Promotion des mesures sociales visant à favoriser une utilisation optimale du transport collectif ainsi que des programmes d'aide afférents.

Moyen d'action proposé

Encourager la création de regroupements d'usagers du transport collectif et soutenir leurs activités.

Objectif 2.4

Maintenir l'accès aux services de transport aérien et ferroviaire des personnes.

Moyens d'action proposés

- 2.4.1 Maintenir la qualité des services de transport aérien.
- 2.4.2 Soutenir le développement des services de transport ferroviaire pour des clientèles particulières (secteur récréotouristique).
- 2.4.3 Mettre à jour l'étude technique sur le transport aérien réalisée dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport.

Le ministère des Transports apportera un soutien technique et financier en vue d'améliorer les connaissances sur les besoins et les services offerts en matière de transport aérien régional, ainsi que sur les tarifs, dans le but de faciliter l'adoption d'un plan d'action par les partenaires régionaux.



Club nautique, l'Anse-Saint-Jean

Orientation 3 Adapter le transport des marchandises aux besoins du développement économique et durable de la région

La présence des trois principaux modes de transport des marchandises sur le territoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean est un élément déterminant pour le développement de la région, particulièrement dans le contexte d’ouverture des marchés et de sensibilisation aux valeurs environnementales. Ces modes de transport sont aussi d’une importance stratégique pour l’approvisionnement de la région. La complémentarité des modes et la diversité des services offerts aux expéditeurs sont des avantages sur lesquels il faut miser.

Des services de transport efficaces facilitent les échanges de marchandises et améliorent la compétitivité des entreprises qui les utilisent. Afin d’améliorer la compétitivité et l’efficacité de l’industrie du transport au Saguenay–Lac-Saint-Jean, il faudra favoriser le développement des ressources stratégiques qui lui sont nécessaires (technologies intermodales, main-d’œuvre qualifiée, technologies nouvelles de soutien à la gestion et à l’exploitation).

Dans les secteurs ferroviaire et maritime, la région possède un savoir-faire ainsi que des équipements et des infrastructures qui sont sous-utilisés. Afin d’accroître l’utilisation de ces modes de transport, il faudra faire la promotion de leurs services.

Quant au transport inter et intrarégional des marchandises, il devra être soutenu par des infrastructures multimodales efficaces et des équipements de transfert modal permettant de répondre aux besoins des expéditeurs. Pour ce qui est des routes municipales utilisées pour le transport de la ressource forestière, elles nécessitent des travaux de réfection.

Enfin, l’aménagement d’infrastructures et d’équipements de transport ainsi que leur utilisation peuvent avoir d’importantes répercussions sur le plan environnemental dont il faut se préoccuper.

Objectif 3.1

Améliorer la compétitivité et l'efficacité de l'industrie du transport ferroviaire, maritime et routier des marchandises.

Moyens d'action proposés

- 3.1.1 Offrir un soutien technique et financier pour faciliter l'implantation de technologies intermodales adaptées à la réalité du marché régional.
- 3.1.2 Établir et mettre en œuvre un plan d'action visant à connaître l'utilisation qui est faite des systèmes de transport intelligents et des systèmes d'échange de données informatisées et à encourager leur utilisation.
- 3.1.3 Mener une étude sur les besoins en main-d'œuvre de l'industrie du transport routier et élaborer un plan d'action.
- 3.1.4 Effectuer une analyse des besoins en matière de transport des marchandises afin d'évaluer la capacité d'y répondre.
- 3.1.5 Mettre en place un comité régional de concertation sur le transport des marchandises.

Parmi les moyens d'action proposés, les « technologies intermodales » sont, pour l'essentiel, des équipements qui permettent le transfert de marchandises d'un mode à un autre (routier, ferroviaire et maritime) en manutentionnant non pas la marchandise, mais le contenant (ex. : remorque de camion, conteneur). Les distances de déplacement relativement courtes et les faibles volumes qui caractérisent souvent les expéditions régionales de même que les problèmes liés à la circulation de l'information relative à l'expédition par convois non spécialisés ne favorisent pas l'implantation de telles technologies. Cependant, les acteurs régionaux doivent demeurer attentifs à l'évolution des technologies intermodales, afin de pouvoir découvrir des innovations qui seraient mieux adaptées à la réalité du marché régional.

Dans le domaine du transport, les systèmes de transport intelligents (STI) et les systèmes d'échange de données informatisées (EDI) allient les technologies de l'informatique et celles des télécommunications. Ces technologies contribuent à améliorer la compétitivité et l'efficacité de l'industrie du transport. Elles ont des applications aussi diverses que la gestion des stocks, le partage électronique des données entre les transporteurs et les expéditeurs ou encore l'élaboration de systèmes pour suivre et repérer des wagons, pour n'en mentionner que quelques

unes. Le Ministère et ses partenaires chercheront à connaître l'utilisation qui est faite des systèmes STI et EDI par les entreprises de la région.

Les acteurs du milieu sont préoccupés par la disponibilité de main-d'œuvre qualifiée dans l'industrie du transport routier. Une analyse de la situation permettra aux partenaires d'établir un plan visant à établir l'équilibre entre les besoins et les ressources en main-d'œuvre qualifiée.

Les partenaires chercheront aussi à acquérir une vue d'ensemble de l'industrie régionale des transports et de sa capacité à répondre aux besoins en matière de transport des marchandises. Le Ministère accordera un appui technique et financier pour la réalisation des études qui seront nécessaires.

Enfin, la concertation régionale dans le secteur du transport des marchandises pourra s'organiser autour d'une table réunissant les acteurs en transport, table qui relèvera de la commission sur les transports du CRCO.

Objectif 3.2

Favoriser l'utilisation des modes de transport ferroviaire et maritime.

Moyen d'action proposé

3.2.1 Faire la promotion des services ferroviaires et maritimes à l'intérieur de la région et à l'étranger :

- production et mise en œuvre d'un plan de promotion.

Les acteurs en transport des marchandises établiront une stratégie de promotion des services ferroviaire et maritime visant à attirer de nouveaux clients, à diversifier les produits transportés et augmenter les volumes manutentionnés.

Objectif 3.3

Faciliter les déplacements intra et interrégionaux des marchandises.

Moyens d'action proposés

- 3.3.1 Intégrer les besoins du transport des marchandises dans la planification et la gestion des routes.
- 3.3.2 Améliorer la fonctionnalité et l'entretien des infrastructures stratégiques du réseau de camionnage.
- 3.3.3 Améliorer l'état des chemins municipaux à double vocation, utilisés pour le transport de la ressource forestière.
- 3.3.4 Maintenir et améliorer les infrastructures de transport ferroviaire et portuaire et les connexions intermodales, principalement par un soutien technique et financier aux projets d'amélioration.
- 3.3.5 Améliorer la capacité structurale des ponts municipaux afin d'y permettre la circulation des véhicules lourds, selon la vocation des routes.

Lors de la planification des travaux routiers, dans le choix des solutions visant à corriger les tronçons qui posent des problèmes de sécurité ou à améliorer la qualité et la fluidité du réseau, le ministère des Transports prendra en considération le transport des marchandises. Il en sera de même lors de la réalisation des travaux routier.

En ce qui concerne les infrastructures stratégiques pour le camionnage, l'axe des routes 169 et 175, dans la réserve faunique des Laurentides, constitue le principal accès à la région pour la circulation lourde. Vient ensuite la route 155. Alors que les marchandises qui transitent par la route 175 sont diversifiées, la route 155 supporte principalement des camions chargés de produits forestiers. C'est aussi le cas sur la route 167 qui arrive au troisième rang pour le transport lourd sur les routes interrégionales. Quant aux routes nationales intrarégionales, celles qui supportent le plus de véhicules lourds sont la route 169 entre Hébertville et Delisle ainsi que les routes 169 et 170 entre Saint-Félicien et La Baie. Le ministère des Transports augmentera la qualité de roulement de ces routes.

Les routes municipales empruntées par les camions qui transportent la matière ligneuse entre les zones de coupe et les usines de transformation n’ont pas toujours été construites pour supporter les charges actuelles. Par conséquent, leur état se détériore et requiert des travaux de réfection. Les moyens d’action relatifs à cette question sont énumérés à l’objectif 6.4.

Les infrastructures ferroviaires et maritimes ainsi que les connexions intermodales entre les systèmes routier, ferroviaire et maritime doivent répondre adéquatement aux besoins en matière de transport des marchandises. Le ministère des Transports accordera un soutien technique et financier pour les projets de développement de ces modes mis sur pied par les entreprises de transport ferroviaire et maritime.

Par ailleurs, la capacité portante des 201 ponts du réseau municipal devra être adaptée à la vocation de chacune des routes; quelques ponts devront par conséquent être renforcés. Le Ministère accordera un soutien technique et financier aux municipalités pour les travaux qui devront être effectués

Objectif 3.4

Atténuer les nuisances attribuables aux activités du transport des marchandises.

Moyens d’action proposés

- 3.4.1 Produire une évaluation des répercussions des activités du transport des marchandises sur la population et sur l’environnement, et proposer des mesures d’atténuation.
- 3.4.2 Mettre en œuvre les mesures d’atténuation du point 3.4.1 et effectuer un suivi de l’application de chaque mesure.
- 3.4.3 Accorder un soutien technique et financier aux études sur le transfert modal en transport des hydrocarbures et réaliser des projets.

Avec le soutien financier du ministère des Transports, on mènera une étude sur les nuisances portant entre autres sur la mise en place et l’exploitation des infrastructures et des équipements de transport des marchandises et sur les risques pour l’environnement du transport des marchandises, dans la perspective du développement durable. Cela permettra aux partenaires en environnement et en santé de proposer des mesures d’atténuation et d’effectuer le suivi de leur mise en œuvre.



Desbiens

Orientation 4 Améliorer la sécurité des déplacements sur les réseaux de transport de la région

Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, en trois ans, 28 000 accidents se sont produits sur le territoire des quatre municipalités régionales de comté. Ce nombre représente 4,8 p. 100 des accidents survenus dans l’ensemble du Québec, alors que la population régionale ne représente que 3,9 p. 100 de la population québécoise. Le facteur humain est responsable d’environ 76 p. 100 des accidents, ce qui correspond à peu près aux données enregistrées ailleurs au Québec. Les autres facteurs sont l’état du véhicule, l’environnement et les infrastructures.

Concernant ce dernier point, notons qu’en milieu rural, selon les données enregistrées de 1997 à 1999, 85 kilomètres de routes du réseau relevant du ministère des Transports ont un taux d’accidents supérieur au seuil critique. En outre, en milieu urbain, 18 traversées d’agglomération situées sur le réseau supérieur semblent présenter des problèmes de sécurité.

Afin de réduire le nombre et la gravité des accidents, on devra agir sur le comportement des personnes, sur les infrastructures de transport ainsi que sur l’environnement routier et celui du réseau récréatif. On propose donc des moyens d’action, comme des campagnes de sensibilisation, des études sur les causes des accidents et des lieux à risque, la concertation des acteurs en sécurité, la prise en compte des besoins des usagers dans la planification et la gestion du réseau routier, des travaux de réfection sur les infrastructures, l’aménagement des traverses de véhicules hors route ainsi que des actions visant à réduire l’impact négatif de la grande faune et de la poudrerie.

Objectif 4.1

Réduire le nombre et la gravité des accidents sur le réseau routier.

Moyens d’action proposés

4.1.1 Facteurs humains :

- Mener une étude sur les facteurs d’accidents dans la région.
- Réaliser des campagnes de sensibilisation (ex. : promouvoir auprès des automobilistes le partage de la route avec les usagers les plus vulnérables, soit les piétons et les cyclistes).
- Mettre en place un comité régional en sécurité, fonctionnalité et aménagement du territoire.
- Prévoir la participation du ministère des Transports au comité de coordination régional en sécurité routière des corps policiers.

4.1.2 Véhicules lourds :

- Réaliser une étude sur les causes des accidents avec morts et blessés graves impliquant un véhicule lourd.
- Élaborer et mettre en œuvre une stratégie visant à réduire le nombre d’accidents impliquant des véhicules lourds.

4.1.3 Traverses de véhicules hors route :

- *Réseau routier supérieur*
 - S’assurer de la conformité de toutes les traverses de sentiers de véhicules hors route.
 - Réaliser une étude sur les accidents impliquant des véhicules hors route aux traverses.
- *Réseau routier municipal*
 - Faire l’inventaire des traverses sur le réseau municipal et évaluer leur conformité aux normes.
 - Apporter un soutien technique aux municipalités pour l’amélioration des traverses de véhicules hors route.
 - Mettre en œuvre des mesures correctives pour rendre conformes toutes les traverses.

4.1.4 Infrastructures sous la responsabilité du ministère des Transports :

- Tenir compte des besoins des usagers vulnérables (piétons, cyclistes) dans la planification et la gestion du réseau routier.
- Élargir la concertation sur la localisation des infrastructures cyclables et piétonnières.
- Améliorer les zones où le taux d’accidents dépasse le seuil critique
- Réaliser des études sur la sécurité des traversées d’agglomération (18).

4.1.5 Facteurs environnementaux :

- *Zones de poudrerie*
 - Approfondir les connaissances sur la sécurité dans les zones de poudrerie.
 - Apporter des mesures d’atténuation dans celles qui posent un problème.
- *Grande faune*
 - Réaliser une étude sur les accidents impliquant la grande faune sur la route 167.
 - Correction des endroits à risque sur les routes 169 et 175, dans la réserve faunique des Laurentides.

4.1.6 Infrastructures municipales :

- Collaborer avec les municipalités pour détecter les endroits à risque sur le réseau municipal.
- Apporter un soutien technique aux municipalités.
- Accorder un soutien financier, dans le cadre des programmes d’aide existants, pour l’amélioration du réseau routier :
 - ♦ programme « Travaux d’infrastructures Canada-Québec 2000 », volets 2.1, 2.2, 2.3;
 - ♦ programme d’aide à l’amélioration du réseau local.
- Corriger les tronçons à risque.

4.1.7 Chemins forestiers :

- Affermir la concertation entre les acteurs concernés par la sécurité sur les chemins forestiers.
- Analyser les accidents qui se produisent sur les chemins forestiers.
- Appliquer les mesures recommandées à la suite de l’analyse des accidents.

Divers moyens sont prévus pour réduire le nombre et la gravité des accidents sur le réseau routier. En concertation, les acteurs travailleront à améliorer leurs connaissances sur les accidents pour pouvoir déterminer quelles sont les actions à entreprendre pour agir efficacement sur les causes des accidents, en particulier, de ceux qui impliquent un véhicule lourd ou un véhicule hors route aux traverses du réseau routier.

La concertation régionale en sécurité routière s’effectuera au sein d’un comité de concertation réunissant les acteurs régionaux en sécurité ainsi que ceux qui sont concernés par la fonctionnalité du réseau routier et l’aménagement du territoire. Ce comité relèvera du CRCD. Le Comité de coordination régionale en sécurité routière, composé principalement des représentants des corps policiers, pourra également apporter sa contribution.

Parallèlement à la réalisation d’études sur la sécurité, des actions seront entreprises en vue d’atteindre les cibles fixées dans le plan d’action relativement aux points suivants : facteurs humains, véhicules lourds et traverses de véhicules hors route.

En plus des moyens déjà mentionnés, on prévoit apporter des améliorations sur les infrastructures routières qui sont sous la responsabilité du ministère des Transports : les besoins des piétons et des cyclistes y seront mieux pris en compte, des travaux y seront effectués pour en améliorer la sécurité et les traversées d’agglomération seront étudiées.

En ce qui concerne la planification des aménagements piétonniers et cyclables, il serait souhaitable d'établir une concertation avec les gestionnaires des routes pour pouvoir déterminer un tracé optimal qui réduirait la cohabitation des usagers vulnérables avec les véhicules motorisés et qui permettrait de traverser la route de façon sécuritaire.

En milieu rural, on corrigera des tronçons routiers, des virages et des intersections ayant un taux d'accidents élevé ou présentant une déficience géométrique. Des travaux sur des éléments complémentaires aux infrastructures seront aussi réalisés, comme un marquage de la chaussée de longue durée, la pose de glissières de sécurité et le revêtement des accotements, et des mesures seront prises afin de diminuer les accidents avec la grande faune. Concernant ce dernier point, il s'agit du réaménagement de mares salines et de la création de salines de compensation, de la sensibilisation des usagers de la route aux problèmes des collisions avec la grande faune et de la révision de la signalisation s'y rapportant.

En milieu urbain, des études sur la sécurité de plusieurs traversées d'agglomération seront effectuées.

En ce qui concerne les infrastructures municipales, le ministère des Transports facilitera le travail des municipalités, en leur donnant accès à des banques de données sur les accidents grâce auxquelles elles pourront déterminer quelles sont les principales causes des accidents et les endroits où ils se produisent le plus souvent. De plus, le Ministère contribuera financièrement à l'amélioration de la sécurité et de l'état des routes municipales, dans le cadre de programmes d'aide relatifs aux infrastructures, comme ceux qui découlent de l'entente Canada–Québec : « Travaux d'infrastructures Canada–Québec 2000 », volets 2.1, 2.2 et 2.3.

Par ailleurs, les acteurs concernés par le transport sur les chemins forestiers créeront un lieu de concertation où ils pourront étudier les causes des accidents et les endroits où ils se produisent et recommander des mesures visant à en réduire le nombre.



Sentiers de motoneige, Saguenay



Véloroute des bleuets, Lac-Saint-Jean

Objectif 4.2

Réduire le nombre et la gravité des accidents sur le réseau récréatif (voies cyclables et sentiers de véhicules hors route).

Moyens d’action proposés

4.2.1 Véhicules hors route (motoneige et quad) et réseau cyclable :

- Apporter un soutien technique aux clubs de véhicules hors route.
- Organiser une campagne de sensibilisation à la sécurité à l’intention des conducteurs de véhicules hors route.
- Organiser une campagne de sensibilisation à la sécurité à l’intention des cyclistes.
- Offrir un soutien technique et financier par :
 - le programme d’aide au développement de la Route verte;
 - le programme « Travaux d’infrastructures Canada-Québec 2000 » volet 2.2, créé pour améliorer la sécurité par le réaménagement des intersections.

- Prévoir les tronçons cyclables de la Route verte dans les travaux du ministère des Transports sur son réseau.
- Établir une concertation entre les acteurs dès les premières étapes des projets d'aménagement de voies cyclables

Les acteurs concernés par la sécurité sur les réseaux récréatifs mettront en œuvre les divers moyens mentionnés ci-dessus pour améliorer la sécurité sur les voies cyclables et dans les sentiers de véhicules hors route.

Le ministère des Transports apportera un soutien financier pour la réalisation des derniers tronçons du réseau cyclable de la Route verte et, dans le cadre des travaux qu'il effectuera sur son réseau, il réalisera les aménagements cyclables liés à ce projet. En outre, il soutiendra techniquement la réalisation d'un inventaire des traverses de motoneiges et de véhicules hors routes sur le réseau routier ainsi que les études sur leur sécurité. De plus, avant d'autoriser l'aménagement de voies cyclables le long du réseau supérieur ou encore la circulation des véhicules hors route dans ses emprises, le Ministère exigera qu'on étudie les autres possibilités.

Objectif 4.3

Assurer la sécurité des collectivités et l'intégrité de l'environnement pendant le transport des matières dangereuses.

Moyens d'action proposés

- 4.3.1 Tenir compte des risques dans la planification du transport des matières dangereuses (choix des modes).
- 4.3.2 Organiser une campagne de sensibilisation auprès des transporteurs.
- 4.3.3 Réaliser une étude sur la nature des matières dangereuses transportées dans la région, sur leur itinéraire et les modes de transport utilisés.
- 4.3.4 Tenir compte de l'itinéraire de transport des matières dangereuses dans les schémas d'aménagement.
- 4.3.5 Prévoir des moyens pour réduire les risques liés au transport des matières dangereuses dans les plans d'urgence des municipalités et du ministère des Transports.

Parallèlement aux mesures prévues dans le cadre de l’orientation 3 sur le transport des marchandises, le ministère des Transports et ses partenaires réaliseront une étude sur le transport des matières dangereuses. Les partenaires, et en particulier les autorités municipales, élaboreront et mettront en œuvre un plan de gestion des risques et un plan de mesures d’urgence.



Boulevard Saint-Joseph, Roberval

Orientation 5 Améliorer la qualité du réseau routier supérieur de la région

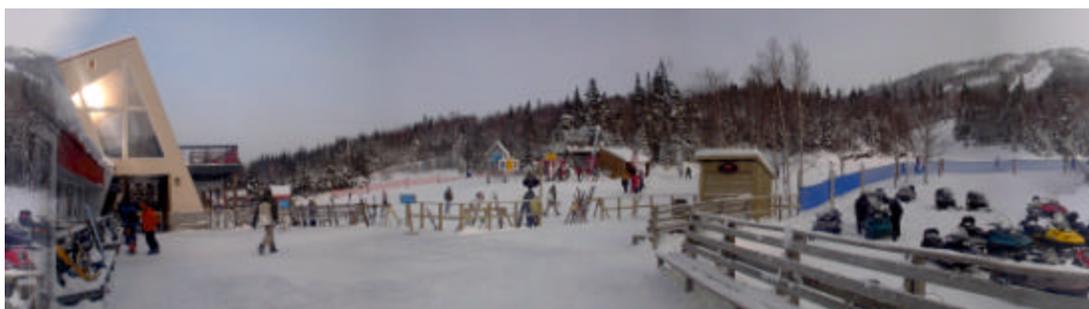
Parce qu'il vieillit et qu'il est grandement sollicité, par la circulation lourde en particulier, le réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports nécessite d'importants investissements en conservation des chaussées. Par ailleurs, le réseau supérieur compte 172 ponts et viaducs qui permettent le passage des camions transportant des charges légales. Afin d'améliorer la qualité de roulement sur le réseau routier supérieur et d'y maintenir la circulation lourde sur les ponts, il faudra à la fois corriger la chaussée et effectuer des travaux pour maintenir la capacité structurale de l'ensemble des ponts.

Objectif 5.1

Améliorer la qualité de roulement sur le réseau routier supérieur.

Moyens d'action proposés

- 5.1.1 Effectuer la correction de segments de routes déficients sur le plan du confort de roulement, afin d'égaliser le niveau de qualité des routes comparables de l'est du Québec.
- 5.1.2 Corriger toutes les sections de routes où il y a des ornières importantes.



Le Valinouët, Saint-David-de-Falardeau

Le ministère des Transports effectuera les travaux nécessaires pour obtenir, à long terme et sur l'ensemble du réseau routier supérieur, un confort de roulement tel que les ondulations de la chaussée seront pratiquement imperceptibles à la vitesse maximale permise, en visant les cibles suivantes (*carte 11*) :

- 1^{re} cible :** 80 p. 100 de la longueur de la route 175¹⁸, de la route 169 (de la jonction avec la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides à la jonction avec la route 172 à Alma, ainsi qu'entre Chambord et Métabetchouan–Lac-à-la-Croix), de la route 170 (entre Métabetchouan–Lac-à-la-Croix et La Baie) et de la route 155¹⁹;
- 2^e cible :** 75 p. 100 de la longueur des routes 169 entre Saint-Félicien et Chambord, et entre Métabetchouan–Lac-à-la-Croix et Hébertville ainsi que de la route 172 entre Saint-Fulgence et Shipshaw;
- 3^e cible :** 70 p. 100 de la longueur des autres routes nationales²⁰ et régionales;
- 4^e cible :** 60 p. 100 de la longueur des routes collectrices.

De plus, il n'y aura de soubresauts ou de tangage fortement perceptibles que sur moins de 1 p. 100 de la longueur des routes comprises dans la 1^{re} cible, de 2 p. 100 de la longueur des routes nationales et régionales des cibles 2 et 3 et de 5 p. 100 de la longueur des routes collectrices.

Objectif 5.2

Maintenir la circulation des véhicules lourds sur les ponts du réseau supérieur.

Moyen d'action proposé

5.2.1 Effectuer les travaux nécessaires au maintien de la capacité structurale des ponts, pour permettre le passage des charges légales.

¹⁸ Le kilomètre 144 de la route 175 constitue la limite du territoire couvert par ce plan. Cependant la même cible s'applique à toute la route 175, jusqu'à la région de Québec.

¹⁹ Le kilomètre 195 de la route 155 constitue la limite du territoire couvert par ce plan. Cependant, la même cible s'applique à toute la route 155 jusque dans la région de la Mauricie.

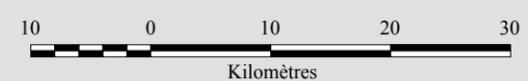
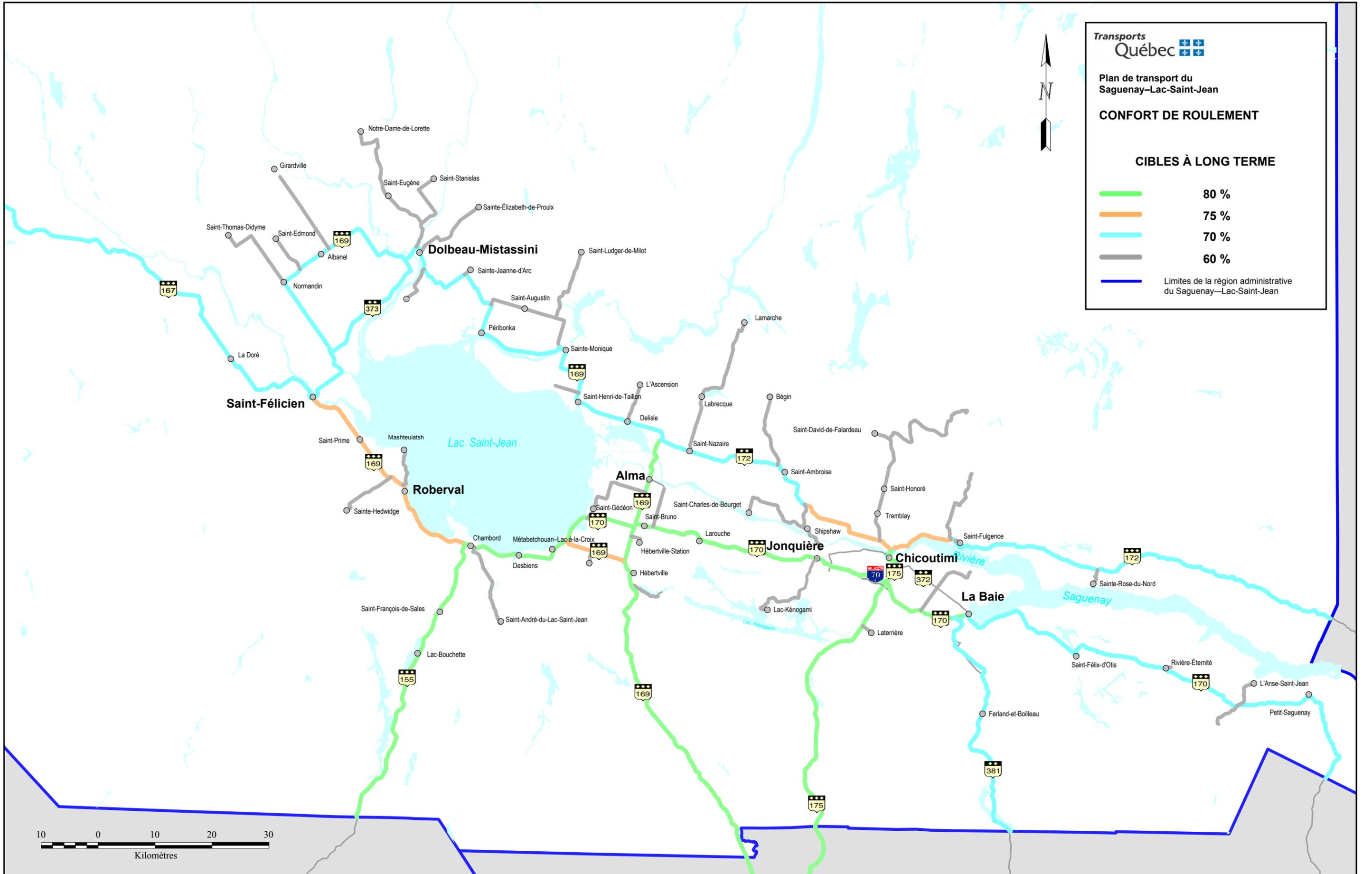
²⁰ La cible s'applique aussi sur toute la route 167 jusqu'à la région Nord-du-Québec, au delà du kilomètre 186,5 qui est à la limite du territoire couvert.

CONFORT DE ROULEMENT

CIBLES À LONG TERME

- 80 %
- 75 %
- 70 %
- 60 %

— Limites de la région administrative du Saguenay-Lac-Saint-Jean



Orientation 6 Améliorer la fonctionnalité du réseau routier régional²¹ et son intégration dans le milieu

La « fonctionnalité » est une façon de caractériser l’état du réseau routier en fonction d’un certain nombre de critères : capacité d’assurer la mobilité des personnes et des biens, sécurité des usagers, fluidité de la circulation et respect de l’environnement.

Plusieurs facteurs peuvent nuire à la fonctionnalité de la route. Sur le plan de la mobilité, par exemple, sur 26 p. 100 du réseau supérieur²² situé au Saguenay–Lac-Saint-Jean, on note des débits de circulation élevés dans les agglomérations, la multiplication des accès sur 140 kilomètres de routes, l’étalement urbain, des traversées d’agglomération où la vitesse est de 50 km/h sur une longueur de 122 kilomètres et 122 autres kilomètres de routes où le niveau de service²³ est dégradé. Mentionnons que d’ici à 2016, si des travaux ne sont pas effectués, le nombre de kilomètres où le niveau de service sera dégradé atteindra 222.

Sur le plan de la sécurité, il a été question précédemment, à l’orientation 4, des tronçons de routes et des traversées d’agglomération qui présentent ou semblent présenter des problèmes de sécurité.

Sur le plan environnemental, la présence et l’utilisation des infrastructures routières causent des nuisances dans certaines agglomérations, comme le bruit, les vibrations, la poussière, la dégradation des paysages aux abords des routes ainsi que des problèmes d’insécurité pour les riverains.

Pour assurer la fonctionnalité des routes du réseau routier régional et son intégration dans le milieu, il faudra déterminer quels sont les traversées d’agglomération, les tronçons de routes, les zones de limites de vitesse et les accès à la route qui posent des problèmes de sécurité et effectuer les travaux qui s’imposent. Il faudra aussi mettre en œuvre des mesures de gestion de l’urbanisation ainsi que des mesures

²¹ Réseau routier régional : Ensemble des infrastructures routières (autoroute, routes numérotées, collectrices, routes municipales d’accès aux ressources naturelles) qui sont essentielles au développement socio-économique des collectivités.

²² Réseau supérieur : Selon la classification du ministère des Transports, le réseau supérieur est composé de quatre classes fonctionnelles, soit les autoroutes, les routes nationales, régionales et collectrices.

²³ Voir glossaire.

pour protéger et mettre en valeur les circuits touristiques. En ce qui concerne les chemins à double vocation il faudra se pencher sur le financement des travaux d'entretien et pour ce qui est des chemins forestiers, il faudra analyser les problèmes de sécurité pour y trouver des solutions.

Objectif 6.1

Assurer la fonctionnalité des routes 169 (ceinture du lac Saint-Jean), 172 (à l'ouest de l'agglomération de Saint-Fulgence) et 170 (dans le secteur de Saint-Bruno ainsi qu'entre Chicoutimi et La Baie) et de la route collectrice reliant Jonquière à la route 172.

Moyens d'action proposés

- 6.1.1 Réaliser une étude pour relever et caractériser les traversées d'agglomération qui posent des problèmes de circulation et apporter les corrections requises (ex. : réaménagement des routes à l'intérieur des agglomérations, mise en réserve foncière pour d'éventuels contournements, etc.).
- 6.1.2 Établir la concordance entre les périmètres d'urbanisation, les zones de limites de vitesse et les aménagements routiers.
- 6.1.3 Limiter les accès à l'extérieur des périmètres d'urbanisation en établissant des normes appropriées.
- 6.1.4 Gérer les usages et la circulation locale à l'intérieur des agglomérations.
- 6.1.5 Limiter les nuisances environnementales pour les riverains (bruit, poussière, vibrations, odeurs).
- 6.1.6 Détecter les tronçons qui posent des problèmes au point de vue de la sécurité et de la fluidité et y apporter les corrections qui s'imposent.
- 6.1.7 Poursuivre la réalisation des plans d'investissement déjà annoncés:
 - route 170 : lien Alma–La Baie;
 - route 169 à Alma et à Saint-Félicien.

La fonctionnalité, puisqu'elle résulte de la combinaison de plusieurs facteurs, nécessite la concertation de plusieurs acteurs. Cette concertation s'effectuera au sein d'un comité qui relèvera du CRCD et regroupera, en plus des représentants du ministère des Transports, des responsables de la sécurité et

de l’aménagement du territoire. De plus, en ce qui concerne les problèmes de circulation locale qui ont un effet sur le réseau supérieur, une concertation plus étroite entre le Ministère et les municipalités est souhaitée.

Une des conditions de la fonctionnalité des routes est la sécurité, qui est prise en considération dans tous les projets du Ministère. La sécurité des infrastructures, notamment la correction des endroits à risque, a déjà été traitée à l’orientation 4, sur la sécurité.

La sécurité des usagers du réseau et des riverains dépend aussi de la gestion qui est faite des corridors routiers, gestion qui relève autant du Ministère que des MRC et des municipalités. Il s’agit, d’abord, de la gestion des accès (intersections et entrées privées), dont la multiplication et les dimensions inadéquates sont une source additionnelle de conflits pour les conducteurs, mais aussi de la gestion de la circulation à l’intérieur des municipalités, des limites de vitesse, de la largeur et de l’aménagement de la route ainsi que des nuisances qu’elle cause : bruit de la circulation, poussières, vibrations, etc.

Quant aux problèmes de bruit, le Ministère appliquera les mesures d’atténuation prévues dans la *Politique sur le bruit routier* pour tout nouvel axe. Pour les axes existants, conformément à la Politique, il participera au financement des mesures correctives en partenariat avec les municipalités. De plus, on verra à prévenir les problèmes de bruit en bordure du réseau routier supérieur par l’inclusion, dans les schémas d’aménagement, de mesures visant la limitation de l’étalement urbain.

Outre la gestion des corridors routiers et les plans d’investissement déjà annoncés pour les infrastructures (voir moyen d’action 6.1.7), d’autres mesures sont prévues pour améliorer la fluidité sur le réseau supérieur. Ainsi, le Ministère et ses partenaires effectueront les travaux nécessaires (ponts, voies de dépassement, élargissement de la chaussée, etc.) pour obtenir, ou maintenir à long terme, un niveau de fluidité permettant aux usagers de rouler librement à la vitesse permise, avec confort. En milieu rural, les cibles suivantes sont visées (*carte 12*) :

- 1^{re} cible** 100 p. 100 de la longueur des routes nationales reliant Alma à La Baie. Aucun tronçon ne sera touché par d’importantes restrictions de vitesse et de liberté de manoeuvre.
- 2^e cible** 80 p. 100 de la longueur des routes 169 (ceinture du lac Saint-Jean), de la route 172 (à l’ouest de Saint-Fulgence) et de la route collectrice reliant Jonquière à la route 172. Les restrictions importantes de vitesse et de conduite seront occasionnelles.

En milieu urbain, les travaux viseront à permettre de rouler à une vitesse moyenne égale ou supérieure à 50 p. 100 de la vitesse affichée, et cela, en tenant compte des arrêts aux feux de circulation.

Objectif 6.2

Préserver la fonctionnalité de la route 170 (quatre voies divisées) entre Saint-Bruno et Jonquière.

Moyens d'action proposés

6.2.1 Gérer les usages dans les zones limitrophes à la route afin de limiter les débits de circulation aux accès existants.

6.2.2 Interdire les nouveaux accès non agricoles.

Pour créer un lien à quatre voies divisées entre Saint-Bruno et Jonquière, d'importants investissements ont été consentis. Afin d'y maintenir de bonnes conditions de circulation tout en assurant des déplacements sécuritaires et une qualité de vie en bordure des routes, une gestion de l'usage des accès à la route s'impose. Une concertation entre les partenaires municipaux et le ministère des Transports permettra de convenir de règles relatives à la gestion de ce corridor.

Objectif 6.3

Consolider la fonctionnalité des routes interrégionales 155, 167, 169 (dans Hébertville et dans la réserve faunique des Laurentides), 170 (à l'est de La Baie), 172 (à l'est de l'agglomération de Saint-Fulgence) et 175.

Moyens d'action proposés

6.3.1 Limiter l'extension des périmètres d'urbanisation.

6.3.2 Limiter l'extension des accès à la route en périphérie des périmètres d'urbanisation en établissant des normes.

6.3.3 Corriger les tronçons qui posent des problèmes au point de vue de la sécurité et de la fluidité (ex. : construction de voies de dépassement, etc.).

6.3.4 Réaliser les travaux annoncés sur les routes suivantes:

- route 155;
- routes 169 et 175 dans la réserve faunique des Laurentides.

L’objectif de consolider la fonctionnalité des routes interrégionales pourra être atteint par des moyens liés, d’une part, à la gestion des corridors routiers et, d’autre part, à l’exécution de travaux sur les infrastructures ou sur des éléments complémentaires aux infrastructures. Le ministère des Transports et les partenaires municipaux se concerteront pour adopter des mesures visant à limiter l’étalement urbain le long des routes interrégionales de même que la multiplication des accès en périphérie des agglomérations.

En outre, pour améliorer la fonctionnalité, divers travaux (voir orientation sur la sécurité) seront effectués sur les routes interrégionales. Le ministère des Transports corrigera des tronçons routiers et des courbes qui posent des problèmes de sécurité. Il réalisera aussi des travaux comme le marquage des lignes sur la chaussée avec des produits de longue durée, posera des glissières de sécurité, asphaltera des accotements et mettra en œuvre un plan d’action pour réduire le nombre d’accidents impliquant la grande faune. De plus, pour améliorer les routes interrégionales, le Ministère poursuivra la réalisation des plans d’investissement déjà annoncés pour les routes 155, 169 et 175 dans la réserve faunique des Laurentides. Ces plans comportent, entre autres, la correction de courbes et l’aménagement de voies lentes.

Le ministère des Transports et ses partenaires effectueront les travaux nécessaires pour obtenir, et maintenir à long terme, un niveau de fluidité permettant aux usagers de rouler librement à la vitesse permise, avec confort et sécurité.

Les cibles visées relatives au niveau de fluidité en milieu rural sont les suivantes:

- 1^{re} cible** 100 p. 100 de la longueur de la route 175, à partir de la route 170 jusqu’au kilomètre 144 dans la réserve faunique des Laurentides²⁴;
- 2^e cible** 80 p. 100 pour les routes interrégionales 155²⁵, 167²⁶, et 169 dans la réserve faunique des Laurentides, 170 (à l’est de La Baie) et 172 (à l’est de Chicoutimi).

Objectif 6.4

²⁴ Le kilomètre 144 de la route 175 constitue la limite du territoire couvert par ce plan. Cependant la même cible s’applique à toute la route 175, jusqu’à la région de Québec.

²⁵ Le kilomètre 195 de la route 155 constitue la limite du territoire couvert par ce plan.

²⁶ La cible s’applique aussi sur toute la route 167 jusqu’à la région Nord-du-Québec, au delà du kilomètre 186,5 qui est à la limite du territoire couvert.

Assurer la fonctionnalité des routes collectrices et des routes d'accès aux ressources naturelles.

Moyens d'action proposés

6.4.1 Routes collectrices :

- Réaliser une étude pour déterminer quels sont les liens routiers qui posent problèmes et analyser la nature des problèmes.
- Appliquer les mesures correctives appropriées.

6.4.2 Chemins à double vocation²⁷ :

- Dresser la liste et classer les liens routiers municipaux à double vocation.
- Réaliser une étude sommaire sur le coût des travaux nécessaires pour la remise en état des liens où auront été décelés des problèmes.
- Réévaluer le partage des responsabilités ou déterminer quelles sont les sources de financement possibles.
- Accorder un soutien financier aux municipalités dans le cadre du programme « Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000 », volet 2.3.
- Réaliser les travaux de réfection et d'amélioration nécessaires sur les chemins à double vocation.

6.4.3 Autres chemins donnant accès aux ressources naturelles :

- Réaliser une étude sur les problèmes qui se posent sur les chemins d'accès aux ressources naturelles.

Les routes collectrices relèvent de la compétence du ministère des Transports. Elles servent principalement à relier les petites agglomérations aux agglomérations urbaines plus importantes. Les routes d'accès aux ressources naturelles sont généralement de la compétence des municipalités lorsqu'elles sont situées sur leur territoire et de la compétence du ministère des Ressources naturelles ou d'autres

²⁷ Chemins du réseau local 1 et 2 (municipal) empruntés par des camions transportant des ressources forestières ou minières .

organismes lorsqu'elles sont situées en territoire non organisé. Elles comprennent les chemins qu'on appelle « à double vocation » et les autres chemins qui donnent accès aux ressources naturelles.

Dans le cadre de ses activités habituelles, le ministère des Transports effectue régulièrement des analyses sur les routes collectrices afin d'y détecter les problèmes. Les travaux qu'il réalisera sur ces routes visent principalement à corriger des problèmes de sécurité, comme des courbes où le taux d'accidents est élevé, et y maintenir une qualité de roulement appropriée à la vocation de la route.

Les chemins à double vocation sont des chemins situés en territoire municipal, qui sont empruntés par un minimum annuel de 1000 camions chargés de matières ligneuses ou minérales. Les moyens d'action proposés relatifs à l'état des chemins à double vocation et au financement de leur entretien concourent aussi à l'atteinte de l'objectif 3.3, qui est de faciliter les déplacements intra et interrégionaux des marchandises. Le gouvernement fédéral et celui du Québec ont créé le programme « Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000 » afin d'aider les municipalités qui doivent réaliser des travaux de réfection ou d'amélioration sur ces routes. Quant aux travaux d'entretien, les représentants municipaux ont souvent déploré l'écart entre leur coût et l'aide financière versée par le ministère des Transports. Celui-ci procédera donc à une révision de la compensation financière supplémentaire pour les chemins à double vocation.

Objectif 6.5

Protéger et mettre en valeur les paysages représentatifs des circuits touristiques de la région.

Moyens d'action proposés

- 6.5.1 Faire l'inventaire des unités de paysage à protéger et à mettre en valeur.
- 6.5.2 Protéger les paysages inventoriés lors des travaux de réaménagement des infrastructures.
- 6.5.3 Inclure des mesures de mise en valeur des paysages lors des travaux de réaménagement.
- 6.5.4 Mettre en œuvre des mesures visant la protection et la mise en valeur des paysages.



Côte du cran, Saint-Prime

Le Fjord du Saguenay, le Saguenay, le Lac-Saint-Jean et le massif montagneux Laurentien offrent de magnifiques paysages très diversifiés ainsi qu’un nombre important de lacs et de rivières. La route permet de les découvrir, mais elle a aussi des répercussions sur la qualité visuelle et la mise en scène du paysage. Des moyens d’action visant la protection et la mise en valeur des paysages représentatifs des circuits touristiques de la région ont été proposés à l’objectif 6.5.

Transports Québec

Plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean

FLUIDITÉ

CIBLES À LONG TERME

- 100 %
- 80 %
- Limites de la région administrative du Saguenay-Lac-Saint-Jean

