

***Rapport de consultation***

**Proposition de plan de transport  
Septembre 2002**

Pour de plus amples informations, communiquez avec :

Ministère des Transports  
Direction de la Chaudière-Appalaches  
1156, boulevard de la Rive-Sud  
Saint-Romuald (Québec) G6W 5M6

Téléphone : (418) 839-5581  
Télécopie : (418) 839-7338  
[dtca@mtq.gouv.qc.ca](mailto:dtca@mtq.gouv.qc.ca)

Photographies : Ministère des Transports  
Trains dans la région de Québec / Quebec City Railfanning – Éric Pelletier  
<http://members.trainorders.com/quebecrail/QC.htm>

Infographie : Groupe Dorcas

**Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2002**  
**ISBN 2-550-39815-7**

*Le processus visant à doter la région de la Chaudière-Appalaches d'un plan de transport a été amorcé en 1999. Le territoire couvert par le plan comprend la ville de Lévis et les neuf municipalités régionales de comté (MRC) : Beauce-Sartigan, Bellechasse, L'Amiante, Les Etchemins, L'Islet, Lotbinière, Montmagny, La Nouvelle-Beauce et Robert-Cliche.*

*Le plan de transport régional est un des instruments privilégiés par le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour l'aider à faire les choix les plus judicieux possible, et ce, en associant le milieu par l'intermédiaire d'activités d'information et de consultation. Le plan encadrera l'action de l'ensemble des intervenants en transport de la région concernée d'ici 2016.*

*Le Plan de transport a été élaboré en plusieurs étapes. Chacune d'elles a donné lieu à la production de documents, soit le Programme de travail pour la réalisation du plan en 2000, les Études techniques en 2001, et le Diagnostic en 2002. De plus, dans le contexte des consultations qui ont porté sur le Diagnostic, de même que des orientations et des objectifs qui en découlent, des documents ont été publiés et transmis à plusieurs partenaires gouvernementaux ainsi qu'aux intervenants et organismes du milieu intéressés par les transports. Les résultats de ces consultations ont été intégrés dans la version finale du Diagnostic et dans la version définitive du Plan de transport de la région de la Chaudière-Appalaches. La mise en œuvre du Plan de transport s'effectuera par l'intermédiaire des plans d'action couvrant, de façon générale, un horizon de 5 ans. Le premier plan d'action découle du Plan de transport de la région de la Chaudière-Appalaches et agit comme principal guide de mise en œuvre pour la période 2003-2008.*

*Le présent document constitue le rapport sur la consultation qui s'est tenue pendant l'année 2002. Par ailleurs, il prend en considération les priorités formulées par le milieu dans le contexte de l'exercice de planification stratégique du CRCD de Chaudière-Appalaches, celui-ci ayant donné lieu à la production du Plan de développement stratégique pour la région à l'été 2002.*

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

---

AEÉ	Agence de l'efficacité énergétique
ATR	Association touristique régionale
CFQC	Chemin de fer Québec Central
CLD	Centre local de développement
CLSC	Centre local de services communautaires
CRCD	Conseil régional de concertation et de développement
CRCD-CA	Conseil régional de concertation et de développement Chaudière-Appalaches
CRECA	Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches
CRIQ	Centre de recherche industrielle du Québec
DJMA	Débit journalier moyen annuel
FAPAQ	Société de la faune et des parcs du Québec
FQCQ	Fédération québécoise des clubs quads
GES	Gaz à effet de serre
IRI	Indice de rugosité international
ISQ	Institut de la statistique du Québec
MAMM	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
MENV	Ministère de l'Environnement
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports
PAQCC	Plan d'action québécois sur les changements climatiques
PME	Petite et moyenne entreprise
RRSSS	Régie régionale de la santé et des services sociaux
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
STQ	Société des traversiers du Québec
VL	Véhicule lourd

Conseil régional de concertation et de développement de Chaudière-Appalaches (CRCD-CA) :

- Participation au sommet régional pour la réalisation du *Plan de développement stratégique 2002-2007*
- Intégration des priorités et des objectifs en matière de transport définis par le milieu
- Rencontre avec les Conseils d'administration et exécutif

Ministères et organismes gouvernementaux régionaux (par l'intermédiaire de la Conférence administrative régionale)

Milieu municipal :

- Table des préfets
- 9 municipalités régionales de comté (MRC)
- 137 municipalités (par l'intermédiaire des MRC)

Centres locaux de développement (CLD)

Conseil régional de l'environnement de Chaudière-Appalaches (CRECA)

Commission des transports du Québec

Société des traversiers du Québec

Entreprises et organismes intéressés par les transports :

- Société de Transport de la ville de Lévis
- Association du transport écolier du Québec (ATEQ)
- Cégep de Lévis-Lauzon
- Conseil économique de Beauce (CEB)
- Table régionale des organismes communautaires de Chaudière-Appalaches (TROCCA)
- Association des constructeurs de routes et grands travaux (ACRGTQ)
- Ultramar Ltée
- Chemin de fer Québec Central (CFQC)
- Trains touristiques de Chaudière-Appalaches inc. (TTCA)
- Canadien National (CN)
- Transport sur rail au Québec (TRAQ)
- Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI)
- Association du camionnage du Québec
- Vélo Québec
- Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)
- Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)
- Société du parc linéaire Monk
- Agence régionale de mise en valeur des forêts privées de la Chaudière
- Syndicat des producteurs de bois de la Beauce (SPBB)

## TABLE DES MATIÈRES

---

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>5</b>
<b>LISTE DES ABRÉVIATIONS .....</b>	<b>7</b>
<b>LISTE DES INTERVENANTS ET ORGANISMES CONSULTÉS.....</b>	<b>9</b>
<b>COMMENTAIRES GÉNÉRAUX.....</b>	<b>13</b>
<b>COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT.....</b>	<b>17</b>
<i>LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF .....</i>	<i>17</i>
<i>LES DÉPLACEMENTS INTERRIVES .....</i>	<i>21</i>
<i>LA CIRCULATION DES MARCHANDISES.....</i>	<i>23</i>
<i>LA SÉCURITÉ ET LA FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER .....</i>	<i>29</i>
<i>LA CONSERVATION.....</i>	<i>33</i>
<i>L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE .....</i>	<i>38</i>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>41</b>

## COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX SUR LE DIAGNOSTIC ET SUR LES ENJEUX RELATIFS AU TRANSPORT		
INTERVENANTS ET ORGANISMES	COMMENTAIRES	RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES
MAMM	Tenir compte de la réorganisation municipale. Effectuer une mise à jour de ce sujet. Mentionner les effets favorables de la création de la Communauté métropolitaine de Québec et de la nouvelle ville de Lévis.	<p>Des ajustements ont été apportés dans le <i>Sommaire du diagnostic</i> et dans la <i>Proposition de plan de transport</i>. La version finale du <i>Diagnostic</i> a également fait l'objet d'une certaine mise à jour. Toutefois, les études préalables à l'élaboration du diagnostic ayant été réalisées entre 1999 et 2001, certains aspects peuvent difficilement rendre compte des nouvelles réalités engendrées par la réorganisation municipale. C'est notamment le cas des enquêtes origine-destination basées sur la délimitation des anciens territoires. De plus, dans le but d'obtenir une meilleure précision dans l'analyse des données relatives aux déplacements, les anciennes délimitations ont été maintenues.</p> <p>Quant aux retombées positives liées à la création de la Communauté métropolitaine de Québec et des nouvelles villes de Québec et de Lévis, le Comité technique du <i>Plan de transport</i> a déjà pris position et a convenu de ne pas en faire mention en raison de son caractère trop prospectif.</p>
Ville de Saint-Georges	Ajuster les données selon celles provenant du recensement de 2001.	<p>La Direction a effectué des vérifications sommaires quant aux nouvelles données du recensement de 2001 de Statistiques Canada, qui ont été rendues publiques récemment. De manière générale, celles-ci ne viennent pas infléchir ou contredire les tendances observées dans le diagnostic. Toutefois, les données qui concernent la ville de Saint-Georges (avant la fusion) établissent la population à 20 965 habitants en 2016, alors que le dernier recensement de 2001 fait état de 20 787 habitants (28 127 après la fusion des quatre municipalités), ce qui laisse croire que la croissance prévisible a été sous-estimée.</p> <p>La Direction procédera à la mise à jour des données dans le contexte du Programme de suivi du <i>Plan de transport</i> qui sera mis en œuvre à la suite de son approbation par les autorités du Ministère.</p>
CLD de Lévis	Aucun enjeu portant sur le transport aérien.	<p>En matière de transport aérien, c'est Transports Canada qui est le principal interlocuteur. Toutefois, en tant que partenaire de la Table régionale sur les transports, la Direction de la Chaudière-Appalaches est consciente de l'importance du développement de l'aéroport Jean-Lesage pour l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Québec.</p> <p>Pour les aérodromes de propriété publique ou privée (excluant les aéroports de Montmagny et de l'Isle-aux-Grues) le Ministère reconnaît leur apport au développement socio-économique de la région mais ne dispose d'aucun programme d'aide pour en favoriser le développement. Par ailleurs, une politique québécoise portant sur le transport aérien est actuellement en élaboration et devrait être rendue publique d'ici à la fin de l'année.</p>

## COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX SUR LE DIAGNOSTIC ET SUR LES ENJEUX RELATIFS AU TRANSPORT		
INTERVENANTS ET ORGANISMES	COMMENTAIRES	RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES
MRC de La Nouvelle-Beauce	Le <i>Plan de transport</i> devrait établir des liens plus étroits avec les schémas d'aménagement et prendre en considération les grandes orientations d'aménagement ainsi que l'ensemble des contenus relatifs aux équipements et infrastructures de transport.	Le Ministère a, lors de l'établissement du diagnostic, procédé à un exercice de compilation exhaustif des grandes orientations contenues dans les schémas d'aménagement en vigueur des MRC de son territoire. Dans le <i>Sommaire du diagnostic</i> , le Ministère n'a pas fait mention de cet exercice. Cependant, il en a tenu compte lors de la définition des enjeux et de la détermination des orientations et des objectifs.  Par ailleurs, les orientations proposées et les objectifs visés dans le <i>Plan de transport de la région de la Chaudière-Appalaches</i> respectent les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et reprennent, dans certains cas, les préoccupations déjà transmises aux MRC dans les différents avis gouvernementaux formulés dans le contexte du processus de révision des schémas d'aménagement. C'est le cas notamment des préoccupations relatives à la fonctionnalité du réseau routier et à la gestion des corridors routiers.
MRC Robert-Cliche	Le <i>Diagnostic</i> devrait faire ressortir de façon plus évidente « les problèmes affectant les réseaux de transport ainsi que leurs causes. Cet exercice est tout particulièrement difficile à effectuer par territoire de MRC. De ce fait, il serait peut-être bon d'ajouter un tableau ou, idéalement, une carte récapitulative à l'égard des problématiques majeures, tout en identifiant leurs causes et l'évolution projetée de celles-ci. »	La majorité des données contenues dans le <i>Diagnostic</i> concernent l'ensemble du territoire de la Chaudière-Appalaches et peuvent difficilement être présentées par territoire de MRC compte tenu de la méthode de saisie des données utilisée (route, tronçon, section). Par ailleurs, puisque l'exercice vise à faire ressortir les problèmes les plus importants en matière de transport, soit ceux qui nécessitent des investissements prioritaires, il est essentiel d'obtenir un portrait global de la situation qui prévaut dans la région. Une carte récapitulative pourrait constituer un outil de synthèse intéressant.
CLD de L'Amiante	Le CLD soulève le fait qu'indépendamment des projections réalisées par le Ministère, qui indiquent que la MRC de L'Amiante « devrait subir le déclin le plus marqué de sa population d'ici 2016 », il faudrait prendre en considération les efforts des intervenants régionaux qui travaillent à contrer l'exode ainsi qu'à rapatrier les jeunes qui souhaitent s'établir dans la région.	Les prévisions contenues dans le <i>Diagnostic</i> sont essentiellement basées sur une projection des <b>tendances observées</b> (modèle ES-3 développé au ministère des Transports); elles ne prennent pas en considération l'ensemble des variables qui ont une influence sur l'avenir. Ainsi, cet exercice doit être considéré en fonction de ses limites et traité comme une <b>indication</b> de l'évolution de la demande en transport. Les conditions socio-économiques en place dans le milieu et les différentes initiatives entreprises pour infléchir les tendances lourdes pourraient être mises en parallèle avec le scénario prévisionnel, celui-ci étant appliqué à l'ensemble de la région, indépendamment des conditions locales.
MRC Robert-Cliche	« La MRC constate que les prévisions contenues au <i>Sommaire du Diagnostic</i> sont plus pessimistes que celles qui seront retenues pour le schéma d'aménagement de la MRC » : celui-ci présente une stabilité, voire une légère croissance.	
MRC Robert-Cliche	La MRC estime que le <i>Diagnostic</i> ne fait pas toujours ressortir de façon évidente les problèmes affectant le réseau de transport ainsi que leurs causes. Elle note cependant que certains problèmes (notamment IRI et dépassement) affectent son réseau routier; elle attend avec intérêt les pistes de solutions proposées.	L'exercice d'élaboration d'un diagnostic en transport pour la région de la Chaudière-Appalaches a permis de révéler divers problèmes, ceux-ci étant particulièrement aigus dans certains secteurs du territoire. Aussi, conformément à l'échelle considérée, il y a lieu d'effectuer des travaux en priorité, et c'est ce que le plan d'action réalisera dans un horizon de cinq ans.  Dans la MRC Robert-Cliche, le Ministère a planifié des travaux pour un montant de plus de 150 millions de dollars entre 2003 et 2008. Hormis les investissements requis pour le prolongement de l'autoroute 73, qui totalisent à eux seuls plus de 130 M\$, des travaux d'amélioration du réseau routier (7,6 M\$) et de conservation des chaussées (8,8 M\$) et des structures (2,9 M\$) sont planifiés jusqu'en 2008 pour un total avoisinant les 20 millions de dollars.

## COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX SUR LE DIAGNOSTIC ET SUR LES ENJEUX RELATIFS AU TRANSPORT		
INTERVENANTS ET ORGANISMES	COMMENTAIRES	RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES
Municipalité de Beaulac-Garthby	La Municipalité considère « que la région de l'Amiante est délaissée par rapport au ministère des Transports ». Elle note un manque de ressources pour le développement. Une planification adéquate à court terme du réseau routier assurerait une meilleure fluidité de la circulation, ce qui favoriserait le tourisme et les investissements industriels tout en améliorant la sécurité.	Rappelons que la région de la Chaudière-Appalaches arrive au 2 <sup>e</sup> rang de toutes les régions du Québec quant au nombre de kilomètres de routes sous la responsabilité du Ministère et au 3 <sup>e</sup> rang quant au nombre de kilomètres dont le confort de roulement est insatisfaisant (IRI). Des travaux sont donc à prévoir sur un très grand nombre de routes sur l'ensemble du territoire, avec des apports budgétaires relativement restreints considérant les besoins.  Par ailleurs, le <i>Diagnostic</i> précise les sections de routes qui sont les plus problématiques. La Direction est donc au fait des problèmes, notamment ceux relevés sur la route 112 qui est le principal axe traversant la municipalité de Beaulac-Garthby. Le Ministère y investit d'ailleurs une somme de près d'un million de dollars cette année en travaux d'amélioration.
	De plus, « la Municipalité de Beaulac-Garthby est la porte d'entrée de la région Chaudière-Appalaches et elle est complètement ignorée ».	La notion de porte d'entrée à laquelle la Municipalité fait référence n'a fait l'objet d'aucun traitement particulier à cette étape de la réalisation du <i>Plan de transport</i> . Cet aspect pourra toutefois être développé pour l'ensemble des portes d'entrée dans le contexte du suivi du <i>Plan de transport</i> .
Ville de Disraeli	« Le document mentionne que dans la MRC de l'Amiante, 99% des travailleurs du pôle de Thetford Mines proviennent de la MRC. Cependant on oublie que plusieurs travailleurs de la MRC de l'Amiante travaillent et se transportent vers les MRC voisines, » notamment dans les MRC du Granit, du Haut Saint-François et la MRC des Bois-Francs.	L'analyse relative aux déplacements des travailleurs concernait uniquement leurs déplacements internes, c'est-à-dire ceux qui sont effectués à partir et à destination de la région de la Chaudière-Appalaches.  Le Ministère est conscient des limites de cette analyse et il entend la compléter lors de l'étape de suivi du <i>Plan de transport</i> .
Ville de Disraeli	La Municipalité mentionne que le <i>Diagnostic</i> a omis d'indiquer la compagnie Shermag qui est une entreprise manufacturière qui fabrique des meubles et compte plus de 250 employés. Au moins trois entreprises de plus de cinquante employés devraient également y figurer.	Pour les fins du diagnostic et dans le but d'illustrer les principaux générateurs de déplacements, ce sont uniquement les entreprises de fabrication comptant 250 employés et plus qui ont été retenues. C'est la base de données du CRIQ qui a été utilisée pour réaliser cet inventaire, lequel, nous en sommes conscients, n'est pas exhaustif.  L'entreprise Shermag de Disraeli (Scotstown Div. De Shermag Inc.) compte, selon l'inscription à la base de données <a href="http://www.icriq.com/fr/">http://www.icriq.com/fr/</a> , 204 employés. Après vérification auprès de l'entreprise, il appert que ce nombre peut atteindre environ 220. C'est ce qui explique que celle-ci ne figure pas à la carte <i>Les entreprises de fabrication de 250 employés et plus par municipalité</i> .
Ville de Disraeli	Du point de vue des sentiers de motoneige, « la région de l'Amiante est absente du réseau Trans-Québec, pourtant en partant de Sainte-Marie le réseau Trans-Québec pourrait rejoindre l'Estrie en passant par l'Amiante. Il rejoindrait le tracé Trans-Québec à partir de Beaulac-Garthby. » Quant à la pratique du quad, « il est important pour le développement récréotouristique de la région de Disraeli que les routes communiquent avec les régions avoisinantes, ce qui ne semble pas être le cas ».	Le <i>Diagnostic</i> fait état des sentiers existants et reconnus par la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec. La Direction de la Chaudière-Appalaches n'a pas pour mission de développer de tels sentiers mais bien de s'assurer de la sécurité des interfaces avec le réseau routier. Il en est de même pour les sentiers de quads.

## COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX SUR LE DIAGNOSTIC ET SUR LES ENJEUX RELATIFS AU TRANSPORT		
INTERVENANTS ET ORGANISMES	COMMENTAIRES	RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES
Municipalité de Saint-Jean-de-Brébeuf	<p>« La route 216 n'est pas mentionnée comme circuit touristique et pourtant six municipalités de la MRC de l'Amiante travaillent à son développement depuis trois ans. Plus de deux millions de dollars y ont été ou seront investis sur le Circuit des chemins Craig et Gosford pour la promotion touristique et l'amélioration des infrastructures ». D'ailleurs, la carte <i>Principales caractéristiques du paysage régional</i> devrait en faire mention.</p>	<p>Rappelons tout d'abord que le <i>Diagnostic</i> a été élaboré en grande partie avec des données antérieures à l'année 2000. Au moment de la rédaction préliminaire, les divers documents consultés, dont ceux des MRC, ne faisaient pas état de ces efforts de développement de la route 216.</p> <p>Le Ministère ayant choisi de faire mention des sentiers reconnus par les différents organismes de la région, notamment les MRC et les associations touristiques, des ajustements ont été apportés pour tenir compte des nouveaux circuits signalés au <i>Guide touristique officiel 2002-2003</i> de l'ATR. Ainsi, l'objectif du Ministère énoncé à l'enjeu 6, soit de <i>protéger et de mettre en valeur les paysages reconnus pour leur intérêt</i> n'exclut pas la route 216 en tant que circuit touristique.</p>
Municipalité de Sainte-Clotilde-de-Beauce	<p>La Municipalité désire s'« assurer que l'ordre de présentation des enjeux [...] ne reflète pas les priorités actuelles du ministère des Transports ».</p> <p>En effet, la Municipalité croit que le MTQ doit placer en priorité les enjeux portant sur <i>la conservation du patrimoine routier et des déplacements sécuritaires pour tous les usagers de la route grâce à des infrastructures fonctionnelles et mieux adaptées à leur vocation</i>.</p>	<p>Les six enjeux décrits dans les documents du <i>Plan de transport</i> ne sont énoncés en fonction d'aucun ordre de priorité. En effet, la Direction de la Chaudière-Appalaches considère que des actions doivent être entreprises pour relever les défis que posent chacun de ces enjeux.</p> <p>Les actions et les sommes devant y être allouées sont de nature et d'ampleur différentes. Le Ministère a fait le choix de fixer des cibles à atteindre à l'égard de la majorité des objectifs déterminés pour chacun des six enjeux .</p>

## COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

1. LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF		
ENJEU 1 : LA MOBILITÉ DES PERSONNES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE GRÂCE À DES SERVICES DE TRANSPORT RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION DE LA RÉGION		
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX RELATIFS À L'ENJEU 1		
INTERVENANTS ET ORGANISMES	COMMENTAIRES	RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES
MRC de Montmagny	Présenter des <b>orientations par rapport au transport maritime</b> et au maintien d'un service de qualité pour desservir les communautés insulaires (traverse Montmagny—Isle-aux-Grues).	La Société des traversiers du Québec est responsable des services de traversiers. Pour la liaison Montmagny—Isle-aux-Grues, elle entend maintenir le niveau de service actuel, c'est-à-dire un service saisonnier offert en fonction des marées. À cet effet, elle réalise des travaux de dragage dits d'entretien, ce qui évite la détérioration de la situation par un envasement supplémentaire au quai de Montmagny.  Par ailleurs, la STQ appuie le projet de la Corporation d'aménagement du bassin de Montmagny, celui-ci permettant la déviation de la rivière du Sud pour fins de mise en valeur de la bordure fluviale. Selon les responsables de la Société, ce projet pourrait avoir des effets positifs sur la navigation et l'accès au service de traversier.
RRSSS	La Régie appuie les orientations et les objectifs définis par le Ministère en matière de <b>transport collectif</b> . D'ailleurs, les CLSC ont investi et continuent d'investir beaucoup d'énergie pour répondre aux besoins de la population en ce domaine.	Le Ministère réitère sa volonté de maintenir et de renforcer sa collaboration avec les différents intervenants concernés, notamment le CRCD, les MRC, les CLSC, les organismes de transport et les ministères et organismes publics qui offrent des services subventionnés à diverses clientèles.  De plus, la Direction souhaite documenter l'offre actuelle en matière de transport subventionné et examiner, de concert avec ses partenaires gouvernementaux, la possibilité de procéder à une réelle complémentarité entre les services.
Sécurité du revenu	L'enjeu en matière de transport collectif nous apparaît essentiel pour les personnes que nous desservons. Plus précisément, nous souscrivons entièrement à l'orientation qui consiste à favoriser le transport collectif sur l'ensemble du territoire de Chaudière-Appalaches. Notre organisation peut, sous réserve des disponibilités budgétaires, s'engager financièrement dans la mise sur pied d'un projet pilote en matière de transport collectif.	
MRC Robert-Cliche	La MRC se dit très intéressée par l'enjeu qui porte sur les services de transport collectif, celle-ci y consacrant actuellement des efforts.	
Municipalité de Sainte-Clotilde-de-Beauce	La Municipalité croit que « le transport collectif doit être replacé en dernière priorité ».	La Direction a retenu les priorités énoncées dans le contexte de l'exercice de planification stratégique régionale 2002-2007 réalisé au printemps par le CRCD, celles-ci ayant obtenu l'assentiment de l'ensemble des partenaires de la région. À ce titre, le transport collectif a été reconnu comme une priorité, et le <i>Plan de transport</i> se rallie à l'essentiel des objectifs qui y sont rattachés.  Par ailleurs, les orientations gouvernementales contenues dans la <i>Politique nationale de la ruralité</i> de même que les huit expériences pilotes en cours dans les neuf MRC du territoire témoignent de l'importance d'assurer de tels services à la population de la région, particulièrement en milieu rural.

**COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT**

<b>1. LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF</b>		
<b>ENJEU 1 : LA MOBILITÉ DES PERSONNES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE GRÂCE À DES SERVICES DE TRANSPORT RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION DE LA RÉGION</b>		
<b>ORIENTATION : 1.1 FAVORISER LE TRANSPORT COLLECTIF SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b>		
<i>INTERVENANTS ET ORGANISMES</i>	<i>COMMENTAIRES</i>	<i>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</i>
CRECA	Le CRECA recommande « que des incitatifs soient prévus, entre autres au niveau des employeurs, afin de favoriser le transport en commun. »	<p>Le <i>programme-employeur</i> comprend une gamme de mesures fournies par l'employeur à l'intention de ses employés pour faciliter leurs déplacements. Parmi ces mesures, l'utilisation du transport en commun est encouragée de diverses façons, notamment par des ententes à négocier avec l'organisme offrant les services.</p> <p>La Direction de la Chaudière-Appalaches a pour objectif de <i>soutenir toute mesure visant à limiter l'usage individuel de l'automobile par la promotion de l'utilisation du transport en commun et du covoiturage</i>. La mise en place du programme-employeur dans les entreprises susceptibles d'y adhérer fait partie des actions envisagées à court terme dans le plan d'action du Ministère. Toutefois, aucun incitatif financier n'est actuellement prévu afin de susciter un intérêt supplémentaire de la part des employeurs.</p>

## COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

1. LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF		
ENJEU 1 : LA MOBILITÉ DES PERSONNES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE GRÂCE À DES SERVICES DE TRANSPORT RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION DE LA RÉGION		
ORIENTATION : 1.2 FAVORISER LA MISE EN COMMUN DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES		
INTERVENANTS ET ORGANISMES	COMMENTAIRES	RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES
Table régionale d'économie sociale de la région de la Chaudière-Appalaches	Voir à bien distinguer le transport en commun de la <b>mise en commun des services de transport collectif</b> et porter une attention particulière aux besoins formulés par les milieux ruraux. À cet égard, un réseau de transport collectif régional ne devrait pas relier seulement les pôles d'attraction entre eux, mais s'étendre à l'ensemble du territoire régional.	<p>Le Programme d'aide au transport en commun vise uniquement les agglomérations de 20 000 habitants et plus, soit les municipalités de Lévis, de Saint-Georges et de Thetford Mines.</p> <p>L'aide consentie à la <i>mise en commun des services de transport collectif</i> correspond, pour sa part, à un montant de 20 000 \$ versé uniquement pour le démarrage d'expériences pilotes sur le territoire d'une MRC. La terminologie utilisée dans le <i>Sommaire du Diagnostic</i> correspond ainsi à ces deux catégories de services qui nécessitent, par ailleurs, des moyens très différents pour en assurer le fonctionnement.</p> <p>La Direction de la Chaudière-Appalaches entend contribuer au financement à long terme de ces expériences pilotes réalisées dans le milieu rural et évaluer, de concert avec les partenaires de la région, les conditions nécessaires pour en assurer la pérennité. De plus, l'élaboration d'un circuit régional desservant l'ensemble de la région par le rabattement des services « locaux » (basés sur les territoires de MRC) vers les pôles d'attraction fera l'objet d'une étude portant sur les besoins de déplacement des communautés rurales. Celui-ci doit être perçu en complément des initiatives entreprises sur le territoire des MRC.</p>

COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

1. LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF		
ENJEU 1 : LA MOBILITÉ DES PERSONNES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE GRÂCE À DES SERVICES DE TRANSPORT RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION DE LA RÉGION		
ORIENTATION : 1.3 FAVORISER DES SOLUTIONS DE RECHANGE EN TRANSPORT		
INTERVENANTS ET ORGANISMES	COMMENTAIRES	RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES
RRSSS	La <b>conduite en état d'ébriété</b> et le dossier des conducteurs de 16 à 24 ans sont des dossiers prioritaires pour la Régie.	La Direction est disposée à favoriser l'implantation de services d'accompagnement pour ces personnes. Ces services pourraient notamment être offerts à partir des établissements détenteurs de permis de vente d'alcool.

## COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

2. LES DÉPLACEMENTS INTERRIVES		
ENJEU 2 : LES DÉPLACEMENTS INTERRIVES DANS UNE PERSPECTIVE DE DEMANDE CROISSANTE		
ORIENTATION : 2.1 AMÉLIORER LES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN ET ACCROÎTRE LEUR UTILISATION		
INTERVENANTS ET ORGANISMES	COMMENTAIRES	RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES
RRSSS	Le prélèvement de 30 \$ pour le <b>transport en commun</b> pris à même les droits d'immatriculation doit demeurer en Chaudière-Appalaches.	<p>La Direction comprend la volonté du milieu de conserver les sommes prélevées en Chaudière-Appalaches pour les affecter aux besoins de la région. Cependant, les questions relatives au développement du transport en commun dépassent les limites géographiques de la ville de Lévis. L'analyse de la situation doit donc être réalisée à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Québec, incluant la ville de Lévis.</p> <p>Par ailleurs, le ministre des Transports, M. Serge Ménard, lançait le 8 juillet dernier, un processus destiné à revoir le financement du transport en commun. Des consultations menées à l'échelle de l'ensemble des régions du Québec fourniront l'occasion de recueillir les positions des divers partenaires concernant les solutions à apporter et permettront de proposer les paramètres d'un nouveau cadre financier du transport en commun.</p>

**COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT**

<b>2. LES DÉPLACEMENTS INTERRIVES</b>		
<b>ENJEU 2 : L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS INTERRIVES DANS UNE PERSPECTIVE DE DEMANDE CROISSANTE</b>		
<b>ORIENTATION : 2.2 OPTIMISER L'UTILISATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANTS</b>		
<i>INTERVENANTS ET ORGANISMES</i>	<i>COMMENTAIRES</i>	<i>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</i>
MRC de Bellechasse	Un objectif devrait être ajouté, soit de « prévoir un <b>lien sous-fluvial</b> comme agent de liaison Nord-Sud à l'est des deux grandes villes afin de faciliter la fluidité de la circulation et le développement équitable des deux rives. »	Les actions prévues en relation avec l'objectif contenu au <i>Plan d'action 2003-2008</i> visant à « <i>Optimiser la fonctionnalité et la capacité des infrastructures de transport dans les axes est-ouest et nord-sud ainsi qu'aux approches des ponts Pierre-Laporte et de Québec, sur le territoire de la ville de Lévis</i> » comprennent la réalisation et la mise en œuvre des recommandations d'une étude qui sera réalisée à court terme et dont le mandat porte notamment sur l'évaluation et le financement du lien sous-fluvial.

**COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT**

<b>3. LA CIRCULATION DES MARCHANDISES</b>		
<b>ENJEU 3 : L'IMPORTANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT POUR LA CIRCULATION DES MARCHANDISES ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE</b>		
<b>COMMENTAIRES GÉNÉRAUX RELATIFS À L'ENJEU 3</b>		
<b>INTERVENANTS ET ORGANISMES</b>	<b>COMMENTAIRES</b>	<b>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b>
CLD de L'Amiante	<p>Le <i>Diagnostic</i> « ne semble pas mettre en perspective l'importance du réseau routier en soutien aux efforts de développement des régions les plus affectées par le déclin démographique et ne propose pas d'orientations à cet effet. Si ce n'est que l'enjeu 3 [...] qui comporte peu de précisions quant aux orientations et objectifs du Ministère visant à soutenir les efforts de développement des régions telles que L'Amiante. »</p> <p>De plus, le CLD est d'avis que l'on y trouve « peu ou pas d'orientations stratégiques et d'objectifs portant sur la nécessité d'assurer aux régions éloignées axes autoroutiers qu'elles soient l'objet d'interventions concrètes visant à accroître l'efficacité de leurs réseaux régionaux. »</p> <p>Le CLD fait valoir « que la route 112, dans l'axe de Sherbrooke, constitue également une voie d'accès prioritaire vers les États-Unis et revêt une grande importance pour la région compte tenu de sa proximité avec l'Estrie. Le <i>Sommaire du Diagnostic</i> devrait donc s'assurer de traduire cette réalité et mettre en perspective la nécessité d'accroître l'efficacité de ce lien bien précis ».</p>	<p>L'enjeu 3 porte essentiellement sur les <i>grands axes routiers en soutien au commerce extérieur</i>, soit les « routes les plus fréquemment empruntées par les transporteurs pour acheminer les marchandises à destination des États-Unis et des autres provinces du Canada. »</p> <p>Une des orientations associées à cet enjeu vise plus particulièrement les autoroutes 20 et 73 ainsi que les routes 112, 173, et 277. La Direction de la Chaudière-Appalaches entend y réaliser, <b>en priorité</b>, tous les travaux nécessaires (amélioration, réfection ou construction) pour assurer des conditions de circulation optimales.</p>
Ville de Disraeli	<p>« L'axe de la Route 112 ne semble pas obtenir du Ministère du Transport l'importance qu'il devrait avoir à ce niveau. Il y a beaucoup de circulation allant vers Rock Island, Newport et East Hereford, par conséquent on devrait tenir compte de l'importance de ce réseau ».</p>	<p>La route 112 fait partie du réseau routier en soutien au commerce extérieur, tout comme les autoroutes Jean-Lesage (20) et Robert-Cliche (73) ainsi que les routes 173 et 165.</p> <p>Par ailleurs, le réseau routier en soutien au commerce extérieur est l'objet de trois objectifs spécifiques desquels découleront des actions visant à assurer des liens efficaces en soutien au commerce extérieur et à maintenir la qualité du réseau routier, à l'égard notamment du confort de roulement (IRI) et de la capacité des structures.</p>
CLD de l'Amiante	<p>Le CLD s'interroge sur la façon dont se traduira l'importance stratégique de la route 165 pour la région de L'Amiante, « non seulement sur le plan du maintien et de l'amélioration de la qualité de la route mais aussi en terme d'efficacité et de performance. »</p>	<p>La route 165, qui constitue un lien direct entre l'autoroute 20 et la ville de Thetford Mines, fait partie des <i>grands axes routiers en soutien au commerce extérieur</i>. Le Ministère en reconnaît donc l'importance.</p>

**COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT**

<b>3. LA CIRCULATION DES MARCHANDISES</b>		
<b>ENJEU 3 : L'IMPORTANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT POUR LA CIRCULATION DES MARCHANDISES ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE</b>		
<b>COMMENTAIRES GÉNÉRAUX RELATIFS À L'ENJEU 3</b>		
<b>INTERVENANTS ET ORGANISMES</b>	<b>COMMENTAIRES</b>	<b>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b>
CLD de L'Amiante	Le CLD soulève en outre l'importance du <b>tourisme</b> pour le développement de la région de L'Amiante : « Le <i>Plan de transport</i> doit [...] favoriser l'amélioration et le développement des liens routiers destinés aux clientèles touristiques. En ce sens, le <i>Sommaire du Diagnostic</i> ne comporte pas de véritables enjeux, orientations ou objectifs qui témoignent de la volonté du Ministère d'appuyer les régions dans leurs projets de transport associés, notamment, au développement du secteur récréotouristique. »	Si le <i>Sommaire du diagnostic</i> ne fait qu'effleurer le sujet du tourisme, il n'en demeure pas moins que le Ministère est au fait de son importance dans la région. C'est pourquoi on trouve dans le plan d'action du <i>Plan de transport</i> un objectif visant à protéger et mettre en valeur les paysages reconnus pour leur intérêt. Le Ministère entend donc respecter, lors de la planification et la réalisation de ses projets, les sites et circuits touristiques désignés par le milieu (schémas d'aménagement, guides touristiques, etc.) et, le cas échéant, participer à leur aménagement.  Par ailleurs, si le Ministère reconnaît l'importance des retombées économiques liées au tourisme, particulièrement pour la MRC de L'Amiante, il n'en demeure pas moins qu'il doit faire des choix, notamment en fonction de critères liés à la sécurité du réseau routier, à la conservation du patrimoine routier et à la traversée des agglomérations.
	La route 269 est citée à titre d'exemple : « le tronçon entre Québec et Thetford Mines est dans un état lamentable. Cette route constitue pourtant l'une des voies privilégiées d'accès à la région sur le plan touristique et permet entre autres d'accéder au chemin Craig qui constitue un important attrait touristique. » L'état du tronçon de la route 269 qui mène dans le secteur de la municipalité de Adstock et vers d'importants attraits naturels de la région est également présenté comme étant défavorable au développement touristique de la région.	Lors de l'exercice de planification, le Ministère a déterminé plusieurs projets sur la route 269, qui pourraient être réalisés sur une période de cinq ans. Il s'agit de travaux d'amélioration et de conservation du réseau routier ainsi que de travaux de réfection des structures.
	De plus, le CLD formule le vœu que soit développé « un nouveau lien routier permettant de relier le secteur Saint-Daniel, dans la nouvelle municipalité de Adstock, à la route 108. »	Sans remettre en question les besoins énoncés par le milieu, le MTQ concentre ses efforts sur la réalisation de travaux de conservation et d'amélioration de la chaussée des routes existantes.  De plus, selon les critères utilisés pour la classification fonctionnelle du réseau routier adoptés à la suite de l'entrée en vigueur de la Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives (L. Q. 1992, c. 54) la municipalité d'Adstock est desservie par le réseau routier supérieur. En effet, elle ne se trouve pas enclavée, sa population ayant accès aux agglomérations de Thetford et de Beauceville par les routes régionales 269 et 108 ainsi que par la route nationale 112.  Ainsi, le Ministère considère que la municipalité d'Adstock est adéquatement desservie par le réseau supérieur et que le lien souhaité par le CLD serait une route locale dont la planification, la construction et l'entretien relèveraient des autorités locales.

**COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT**

<b>3. LA CIRCULATION DES MARCHANDISES</b>		
<b>ENJEU 3 : L'IMPORTANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT POUR LA CIRCULATION DES MARCHANDISES ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE</b>		
<b>COMMENTAIRES GÉNÉRAUX RELATIFS À L'ENJEU 3</b>		
<b>INTERVENANTS ET ORGANISMES</b>	<b>COMMENTAIRES</b>	<b>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b>
MRC Robert-Cliche	La MRC souligne qu'elle est caractérisée par une très forte proportion d'entreprises manufacturières, et que celle-ci semble légèrement sous-estimée dans le <i>Diagnostic</i> . Les données ont été puisées dans le <i>Profil socioéconomique 2000 de la région Chaudière-Appalaches (CRCD CA)</i> , celles-ci ayant elles-mêmes été obtenues du Centre de recherche industriel du Québec (CRIQ).	Les données présentées dans la version préliminaire du <i>Diagnostic</i> sont effectivement celles dont fait état la MRC et obtenues du CRIQ, soit 79 établissements dans la MRC Robert-Cliche. Toutefois, les <i>données relatives à l'ensemble des industries manufacturières et aux PME</i> qui ont été utilisées dans le <i>Sommaire du Diagnostic</i> proviennent, pour leur part, de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et diffèrent de celles qui ont été compilées par le CRIQ (critères de classement des entreprises). Le choix réalisé dans le contexte du <i>Plan de transport</i> quant à l'utilisation des statistiques avait tout simplement pour but d'harmoniser les données traitant du <b>nombre d'établissements</b> à celles de la <b>valeur des expéditions</b> . En se référant à l'ISQ (1997) dans les deux cas, la représentativité de chaque MRC n'est pas altérée.

**COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT**

<b>3. LA CIRCULATION DES MARCHANDISES</b>		
<b>ENJEU 3 : L'IMPORTANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT POUR LA CIRCULATION DES MARCHANDISES ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE</b>		
<b>ORIENTATION : 3.1 FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE EN TRANSPORT POUR LES ENTREPRISES DE LA RÉGION</b>		
<i>INTERVENANTS ET ORGANISMES</i>	<i>COMMENTAIRES</i>	<i>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</i>
MRC de Montmagny	La carte du <b>réseau de camionnage</b> devrait être incluse au <i>Plan de transport</i> .	La carte du réseau de camionnage a été ajoutée au <i>Diagnostic</i> final.
MRC Robert-Cliche	La MRC souligne qu'il aurait été intéressant qu'une carte soit réalisée à l'égard du <b>transport des marchandises</b> afin de bien comprendre les déplacements ainsi que l'intensité de l'utilisation des réseaux de transport sur le territoire de la MRC. De plus, celle-ci note qu'en dépit de l'importance de l'activité manufacturière le <i>Diagnostic</i> ne contient pas de « prévisions en matière de demande de transport par véhicule lourd ni les problèmes rencontrés par ce type de transport. »	Les données relatives au transport des marchandises sont quasi inexistantes. Le seul portrait qu'il nous a été possible de réaliser est approximatif et ne porte que sur les autoroutes 20 et 73. Le Ministère a donc prévu, dans son Plan d'action 2003-2008, un objectif qui vise à <i>documenter les flux de marchandises générés par les entreprises de la région</i> , celui-ci se traduisant par une participation technique et financière à une enquête auprès des entreprises et des transporteurs.  De plus, la carte portant sur le débit journalier moyen annuel (DJMA) des véhicules lourds (VL) en 2000 permet d'illustrer les déplacements de camions sur le réseau supérieur.
Ville de Disraeli	« Dans le <i>Diagnostic</i> on présente le CFQC comme étant une source de diversification de l'offre de transport. Avant de poser ce diagnostic, il faut vérifier si ce mode de transport répond au besoin de flexibilité, de rapidité et de sécurité que recherche la clientèle. Le CFQC est davantage un transport ferroviaire éthiopien qu'une offre de transport sérieuse. Doit-on contribuer à considérer ce tracé comme étant une offre de transport viable et à le subventionner ?»	Le Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire a été mis en place en avril 2000 et est destiné à la restructuration du réseau ferroviaire québécois. C'est par le biais de ce programme que le CFQC, abandonné depuis plusieurs années par le CP, a été remis en service en juin 2000. Considéré comme un chemin de fer en relance, il est évident qu'il ne peut se comparer aux réseaux des grands transporteurs nationaux.  En tant que réseau secondaire (ou chemin de fer d'intérêt local), le CFQC alimente les grandes compagnies ferroviaires à partir des entreprises de la région en procédant à des échanges de wagons qui permettent l'acheminement des marchandises sur de longues distances. Le CFQC dispose en outre d'un potentiel intermodal (centres de transbordement, embranchements industriels) qui est susceptible de procurer des retombées positives pour les entreprises de la région.  Le gouvernement du Québec a appuyé financièrement le projet de relance du CFQC en raison de son importance pour le dynamisme économique des régions de la Chaudière-Appalaches et de l'Estrie.

**COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT**

<b>3. LA CIRCULATION DES MARCHANDISES</b>		
<b>ENJEU 3 : L'IMPORTANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT POUR LA CIRCULATION DES MARCHANDISES ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE</b>		
<b>ORIENTATION : 3.2 FAVORISER L'INTERMODALITÉ POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES</b>		
<b>INTERVENANTS ET ORGANISMES</b>	<b>COMMENTAIRES</b>	<b>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b>

Aucun commentaire reçu concernant cette orientation.

**COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT**

<b>4. LA SÉCURITÉ ET LA FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER</b>		
<b>ENJEU 4 : DES DÉPLACEMENTS SÉCURITAIRES POUR TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE GRÂCE À DES INFRASTRUCTURES FONCTIONNELLES ET MIEUX ADAPTÉES À LEUR VOCATION</b>		
<b>ORIENTATION : 4.1 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES</b>		
<b>INTERVENANTS ET ORGANISMES</b>	<b>COMMENTAIRES</b>	<b>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b>
FAPAQ	À la section 4.6, <i>Sécurité</i> , en ce qui concerne les accidents causés par la faune sur les routes, nous désirons simplement vous souligner notre intérêt à travailler en collaboration avec votre ministère pour réduire les risques de <b>collisions avec la grande faune</b> . Cette collaboration est d'ailleurs déjà amorcée dans les secteurs des aires de confinement de cerfs de Virginie de Kinnear's Mills (route 269) et de rivière Calway (autoroute 73).	N/A
RRSSS	Existe-t-il des interventions efficaces pour limiter les accidents avec la grande faune? Ces animaux semblent nombreux dans la région et le nombre d'accidents dont ils sont la cause également.	La région de la Chaudière-Appalaches, comme la région de l'Estrie, connaît un nombre élevé de collisions mettant en cause la grande faune. La Direction est préoccupée par cette situation et elle entend poursuivre les études pour les 24 zones à concentration élevée d'accidents qui ont été répertoriées afin d'implanter des mesures susceptibles d'améliorer la sécurité sur ces sites. Les mesures retenues peuvent varier d'une situation à l'autre, en fonction des conditions du milieu.
MRC de Montmagny	Les tronçons du réseau routier qui sont à la fois en <b>mauvais état</b> et qui créent des <b>problèmes de sécurité</b> (ex. : chemin en mauvais état dans une courbe et au sommet d'une montagne) devraient être mis en évidence.	Le <i>Plan de transport</i> est un outil de planification qui s'adresse à l'ensemble de la région : il fait état des différents problèmes d'un <b>point de vue régional</b> . À cet égard, le diagnostic fournit un portrait d'ensemble qui permet au Ministère de définir des orientations et des objectifs à poursuivre en matière de conservation du réseau routier.  Des inventaires systématiques du réseau ont été réalisés et les problèmes ponctuels se sont révélés, notamment les sections de routes déficientes. Les travaux à réaliser à court terme ont été planifiés dans le Plan d'action 2003-2008, et les autres feront l'objet d'une programmation en fonction des objectifs visés.
MRC de Montmagny	Une <b>zone de poudrierie</b> sur la 283 au nord de la route 216 et une autre zone, à l'est du village de Cap-Saint-Ignace, devraient être ajoutées.	Le Ministère reconnaît l'existence de ces deux zones. Toutefois, dans le cas de la route 283, les difficultés observées sont en voie de se résorber compte tenu de la présence d'une plantation dont les effets positifs contribuent à faciliter l'entretien routier.  Quant à la zone située sur la route 132 à la sortie du village de Cap-Saint-Ignace, il est vrai que les vents d'ouest balayent la route sur une distance suffisante pour causer des difficultés d'entretien hivernal. Aussi, elle sera ajoutée à la carte présentant les sites problématiques. Si ce tronçon routier n'a pas été retenu lors de la détermination des secteurs de poudrierie difficiles d'entretien, c'est que, comparativement à d'autres sites présentant un risque pour la sécurité, il fait l'objet d'un meilleur contrôle en ce qui concerne l'entretien routier d'hiver.
MRC de Montmagny	Les enjeux, orientations et objectifs formulés devraient contenir un engagement à tenir compte de la détermination d'une priorité par la MRC demandant une <b>réfection de route pour des fins de sécurité</b> (ex. : côte de la 283 au sud de la polyvalente de Saint-Paul)	La Direction de la Chaudière-Appalaches tient compte des priorités des MRC dans la planification des travaux à réaliser, particulièrement si ceux-ci traduisent des objectifs contenus au <i>Plan de transport</i> . Toutefois, il se peut que les priorités établies pour l'ensemble de la région ne correspondent pas à celles qui sont jugées d'intérêt local.

**COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT**

<b>4. LA SÉCURITÉ ET LA FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER</b>		
<b>ENJEU 4 : DES DÉPLACEMENTS SÉCURITAIRES POUR TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE GRÂCE À DES INFRASTRUCTURES FONCTIONNELLES ET MIEUX ADAPTÉES À LEUR VOCATION</b>		
<b>ORIENTATION : 4.1 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES</b>		
<b>INTERVENANTS ET ORGANISMES</b>	<b>COMMENTAIRES</b>	<b>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b>
	Le MTQ pourrait privilégier des <b>interventions proposées dans les schémas d'aménagement</b> en raison de problématiques particulières à corriger (ex. : sécurité dans un village, zone de dépassement des véhicules lourds en corrigeant un profil de route, etc.).	
RRSSS	Le <i>Plan de transport</i> devrait appuyer plus fortement l'enjeu de la sécurité en Chaudière-Appalaches. D'ailleurs, la notion de sécurité devrait faire l'objet d'un enjeu exclusif. De plus, les axes problématiques sur le plan de la sécurité devraient être nommés dans le libellé de l'enjeu.	Compte tenu que la dimension <i>sécurité</i> est souvent étroitement liée à la dimension <i>fonctionnalité</i> , la Direction ne croit pas qu'il soit nécessaire d'en faire un enjeu spécifique pour en appuyer l'importance, d'autant plus que la spécificité de ces deux volets apparaît clairement dans les orientations.
	Le Ministère devrait intervenir de façon prioritaire sur les axes où les accidents mortels ou avec blessés graves sont plus nombreux. D'ailleurs, la localisation de ces axes peut être déterminée par la juxtaposition des cartes sur les zones de dépassement et des accidents.	Pour répondre à ce commentaire de la RRSSS, le Ministère rappelle qu'un de ses objectifs en matière d'amélioration de la sécurité sur les routes est de <i>privilégier les travaux sur les sites à concentration élevée d'accidents et sur les éléments d'abords de route inadéquats</i> .
	L'augmentation de la pratique du <b>quad</b> a pour effet d'accroître les risques d'accidents graves et de décès. Aussi, la Régie est intéressée à collaborer à la formation et aux travaux d'un groupe de travail qui aurait pour mandat de documenter les effets de la pratique du quad et d'en limiter les conséquences sur la sécurité et la santé du public.	Le Ministère prend note de cet intérêt de la RRSSS et entend lui aussi participer à la mise sur pied d'un comité de travail sur le développement de la pratique du quad sur le territoire de la Chaudière-Appalaches.
FQCQ	La Fédération mentionne qu'elle a de la difficulté à relier de façon permanente les sentiers entre eux. Elle aimerait pouvoir utiliser les emprises du Ministère afin de faciliter les liens entre les sentiers.	L'évolution rapide du nombre d'adeptes du quad en Chaudière-Appalaches implique le développement de nouveaux sentiers et un meilleur encadrement de la pratique. La Direction souhaite participer à la planification de ces nouveaux sentiers dans une perspective de promotion de la sécurité pour tous les usagers du réseau routier.

## COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

4. LA SÉCURITÉ ET LA FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER		
<b>ENJEU 4 : DES DÉPLACEMENTS SÉCURITAIRES POUR TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE GRÂCE À DES INFRASTRUCTURES FONCTIONNELLES ET MIEUX ADAPTÉES À LEUR VOCATION</b>		
<b>ORIENTATION : 4.2 ACCROÎTRE LA FONCTIONNALITÉ DES AXES MAJEURS DE CIRCULATION</b>		
INTERVENANTS ET ORGANISMES	COMMENTAIRES	RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES
MRC de Montmagny	La route 283, sur 6,5 km de montée sans zone de dépassement (limite de Montmagny et Notre-Dame-du-Rosaire) devrait être ajoutée aux zones présentant des <b>problèmes de dépassement</b>	Le <i>Plan de transport</i> est un outil de planification qui porte sur l'ensemble du territoire de la région; il offre une vision globale des différentes problématiques. C'est pour cette raison que l'étude portant sur la traversée des agglomérations n'a ciblé que les agglomérations répondant aux critères suivants :
MRC de Montmagny	Le profil de la route fait en sorte que des intersections sont cachées (route 283 au nord du village de Notre-Dame-du-Rosaire) ce qui rend ces <b>zones dangereuses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↪ DJMA compris entre 2 000 et 8 000 véhicules;</li> <li>↪ ayant une longueur de 500 mètres et plus;</li> <li>↪ où il est survenu quinze accidents et plus et au moins dix accidents au kilomètre sur trois ans;</li> </ul>
MRC de Montmagny	Considérant la circulation des véhicules lourds et la situation géographique du village de Notre-Dame-du-Rosaire, cette agglomération devrait être considérée à titre de <b>traversée d'agglomération problématique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↪ pour laquelle il n'y a pas d'itinéraire autoroutier de rechange.</li> </ul> <p>La municipalité de Notre-Dame-du-Rosaire n'a pas été retenue car elle ne répond pas à tous ces critères; cela ne signifie pas que le Ministère ne reconnaît pas qu'il peut y avoir des problèmes liés à sa traversée.</p> <p>Dans le programme de suivi du <i>Plan de transport</i>, qui visera à mettre à jour ce dernier, la Direction continuera à documenter la problématique de traversée des agglomérations.</p>
Ville de Disraeli	La Municipalité note qu'elle est identifiée comme l'une des quatre traversées d'agglomérations problématiques. Cependant, on ne peut conclure s'il y survient davantage d'accidents mortels ou avec dommages matériels seulement. La Municipalité suggère d'étendre la zone de 50 km/h à proximité du chemin de la Bricade.	<p>L'analyse des traversées d'agglomérations n'avait pas pour but de discuter de la nature des accidents qui y surviennent, mais bien de cibler les agglomérations présentant des concentrations d'accidents. Toutefois, la limite de vitesse permise dans ces traversées étant de 50 km/h, il est fort probable que les accidents qui s'y produisent aient pour conséquence des dommages matériels seulement.</p> <p>Dans le cas particulier du chemin de la Bricade, une demande devrait être acheminée au Centre de services de Black Lake pour une évaluation de la vitesse permise.</p>
Ville de Saint-Georges	Le réseau est déficitaire. La ville de Saint-Georges est le seul pôle dans l'axe nord-sud qui soit mal desservi et qui demeure un entonnoir. Dans le document, on parle de sécurité, de fluidité, de géométrie et de déficience mais on ne retrouve pas la priorité du milieu quant au prolongement de l'autoroute 73 et au réaménagement de la route 173.	<p>Le document soumis à la consultation fait état des enjeux, des orientations et des objectifs proposés; il n'aborde pas les mesures concrètes qui doivent en découler (moyens d'action, <i>Plan d'action 2003-2008</i>). Toutefois, l'objectif visant à <i>assurer des liens routiers efficaces en soutien au commerce extérieur (échanges commerciaux avec les autres provinces canadiennes et les États-Unis)</i> sous-tend le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) jusqu'à Saint-Georges. D'ailleurs, le ministre Jacques Baril a déjà annoncé la poursuite des travaux de réalisation, le 13 février dernier à Beauceville.</p> <p>Quant au réaménagement de la route 173 à Saint-Georges, le Ministère rappelle que ce projet fait présentement l'objet de discussions avec la Ville en vue de la signature d'un protocole d'entente.</p>

## COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

<b>5. LA CONSERVATION</b>		
<b>ENJEU 5 : LA CONSERVATION DU PATRIMOINE ROUTIER</b>		
<b>ORIENTATION : MAINTENIR ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER</b>		
<i>INTERVENANTS ET ORGANISMES</i>	<i>COMMENTAIRES</i>	<i>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</i>

Aucun commentaire reçu à l'égard de cet enjeu.

## COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

<b>6. L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE</b>		
<b>ENJEU 6 : UN SYSTÈME DE TRANSPORT DE PLUS EN PLUS PERFORMANT SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL</b>		
<b>ORIENTATION : HARMONISER LES INTERVENTIONS EN TRANSPORT AUX CARACTÉRISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT ET AUX PRÉOCCUPATIONS DES POPULATIONS CONCERNÉES</b>		
<b>INTERVENANTS ET ORGANISMES</b>	<b>COMMENTAIRES</b>	<b>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b>

<i>LES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT :</i>		
CRECA	<p>Dans le but de limiter les effets négatifs des transports sur l'environnement, le CRECA propose que le Ministère encourage, conjointement avec le ministère de l'Environnement, un programme d'inspection et d'entretien des véhicules en fonction des <b>émissions polluantes</b>.</p> <p>Par ailleurs, le CRECA souhaite un engagement soutenu du Ministère dans le but d'atteindre <b>l'ensemble des objectifs contenus à l'enjeu 6</b> et propose en outre que soit ajouté l'objectif suivant : « Réduire la quantité globale d'énergie utilisée dans le domaine du transport et par voie de conséquence, réduire les émissions polluantes. »</p>	<p>Le ministère des Transports participe déjà à un groupe de travail sur les transports en relation avec le <i>Plan d'action québécois sur les changements climatiques au Québec</i> (PAQCC). Plusieurs mesures (38) ont été intégrées dans quatre axes d'intervention, dont l'efficacité énergétique. Les ministères ou organismes concernés par le Programme d'inspection-entretien des véhicules sont la Société de l'assurance-automobile du Québec (SAAQ), le MENV et l'Agence de l'efficacité énergétique (AEE). Le potentiel de réduction de GES lié à cette mesure a été qualifié de <i>faible</i>. Il est toutefois utile de préciser que c'est un cumul d'actions qui est susceptible de contribuer à cette réduction.</p> <p>La participation du Ministère dans la mise en œuvre du <i>Plan d'action québécois sur les changements climatiques au Québec</i> et les efforts qui seront consentis par la Direction pour favoriser le recours au transport en commun et le covoiturage contribuent en partie à la réalisation de cet objectif. Cependant, l'ampleur du phénomène requiert une intervention soutenue à l'échelle du Québec.</p>
MENV	<p>Le MENV souscrit aux préoccupations du Ministère relativement à la <b>réduction des gaz à effet de serre</b>.</p> <p>Le MENV souhaite que, de façon générale, les préoccupations environnementales qu'il a exprimées à l'égard du <i>Plan de transport</i> et de son diagnostic « soient véhiculées auprès des municipalités, lorsque le contexte s'y prête. »</p>	<p>N/A.</p> <p>La Direction verra à faire part de ses préoccupations en matière de protection de l'environnement dans le contexte des protocoles et des ententes signés avec les municipalités.</p> <p>La Direction entend d'ailleurs renforcer le suivi environnemental et la surveillance des travaux tant pour les projets sous sa responsabilité que pour ceux réalisés en collaboration avec les municipalités.</p>
FAPAQ	<p>La section 4.5, traitant des <i>effets sur l'environnement</i> ne considère pas <b>les effets des routes sur la faune non exploitée</b>. Il est prouvé scientifiquement depuis des années que ces effets sont majeurs pour beaucoup d'espèces. Une bibliographie abondante existe sur le sujet.</p>	<p>Dans le contexte du programme de suivi du <i>Plan de transport</i>, le Ministère fera les vérifications nécessaires quant à la disponibilité de données québécoises à ce sujet.</p>
FAPAQ	<p>À la section 4.14 traitant des <i>véhicules hors route</i>, on parle de retombées économiques, on ne parle aucunement des <b>impacts écologiques</b>. Les dommages aux écosystèmes sont aussi très importants et se répercutent très certainement sur la productivité des ressources fauniques.</p>	<p>Le Ministère entend participer à la mise sur pied d'un comité de travail sur le développement de la pratique du quad sur le territoire de la Chaudière-Appalaches (voir l'enjeu 4 portant sur la <i>sécurité</i>).</p> <p>Il est prévu que ce comité prenne en considération les impacts écologiques de la pratique du quad. De plus, dans le <i>Plan d'action</i> découlant du <i>Plan de transport</i>, votre organisme est identifié comme partenaire dans la mise sur pied de ce comité.</p>

## COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

<b>6. L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE</b>		
<b>ENJEU 6 : UN SYSTÈME DE TRANSPORT DE PLUS EN PLUS PERFORMANT SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL</b>		
<b>ORIENTATION : HARMONISER LES INTERVENTIONS EN TRANSPORT AUX CARACTÉRISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT ET AUX PRÉOCCUPATIONS DES POPULATIONS CONCERNÉES</b>		
<b>INTERVENANTS ET ORGANISMES</b>	<b>COMMENTAIRES</b>	<b>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b>

L'APPROCHE ENVIRONNEMENTALE DANS LA GESTION DES TRANSPORTS :		
CRECA	En matière d'entretien des infrastructures, le CRECA recommande que des études comparatives de coûts soient réalisées dans le but d'éliminer les <b>sels de déglacage</b> sur certains tronçons de route.	Les exigences accrues de la population en matière d'entretien des routes, en particulier l'hiver, imposent une utilisation soutenue de produits de déglacage, ce qui produit des effets négatifs, tant sur l'environnement que sur l'état des structures dont la durée de vie utile se trouve écourtée.
MENV	Du point de vue de la protection des prises d'eau potable, l'utilisation des <b>sels de déglacage</b> devrait être réduite au minimum dans les aires d'alimentation des ouvrages de captage.	Par ailleurs, sur le plan de la sécurité routière, il est difficile de faire varier les taux d'épandage de sels sur différents segments d'une même route. En effet, le même usager de la route serait contraint à adapter sa conduite à plusieurs conditions routières sur le même itinéraire.  Une étude de la problématique globale de l'emploi des sels de déglacage est actuellement en cours au Ministère, et des améliorations aux procédés d'entretien d'hiver seront envisagées à la suite des conclusions de l'étude.
CRECA	Le CRECA encourage le Ministère à introduire et à développer l'utilisation de la technique dite <i>du tiers inférieur</i> pour les travaux de creusage des fossés routiers.	L'utilisation de la méthode de nettoyage au tiers inférieur des fossés fait déjà partie des pratiques courantes d' <b>entretien</b> qui ont cours au Ministère. Toutefois, le recours à cette méthode est conditionnel à la nature des travaux effectués. Ainsi, lors des travaux de creusage et d'aménagement de nouveaux fossés, celle-ci ne peut être utilisée.
MENV	La <b>conservation des espèces menacées ou vulnérables</b> « devrait être prise en considération dans l'évaluation des projets qui visent l'implantation de nouvelles infrastructures de transport ou qui comportent des améliorations à des infrastructures existantes et qui impliquent des empiètements ou d'autres répercussions dans les milieux naturels. »	Cet aspect est déjà pris en compte dans l'évaluation des projets majeurs et il sera davantage traité de façon systématique pour les projets d'amélioration des infrastructures existantes, puisque les outils sont maintenant accessibles.
MENV	« Pour les projets comportant des <b>travaux dans le littoral des lacs et des cours d'eau</b> , il est nécessaire de porter une attention particulière aux méthodes de travail des entrepreneurs. » Ainsi, « ...les devis devraient contenir les balises les plus précises possibles quant aux méthodes de travail à retenir (dessins et devis type, seuils à ne pas dépasser, etc.). »	Le Ministère travaille, d'année en année, à améliorer et à préciser dans les devis d'exécution de travaux les balises encadrant les méthodes de travail utilisées sur ses chantiers. Par ailleurs, la Direction compte intensifier la <b>surveillance environnementale</b> des travaux sur les chantiers dont il a la responsabilité.
	Du point de vue des <b>aménagements dans les milieux humides</b> (marais, marécages et tourbières), le MENV considère que ceux-ci « devraient être évités ou limités au minimum, en évitant la perturbation de la végétation et la mise à nu du sol de même que les travaux de drainage, de remblais et de déblais. »	Le Ministère limite dans la mesure du possible ses interventions dans ces milieux. Toutefois, les problématiques liées à l'amélioration ou à l'entretien des infrastructures existantes obligent parfois à des empiètements dans les milieux humides.

## COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

6. L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE		
ENJEU 6 : UN SYSTÈME DE TRANSPORT DE PLUS EN PLUS PERFORMANT SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL		
ORIENTATION : HARMONISER LES INTERVENTIONS EN TRANSPORT AUX CARACTÉRISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT ET AUX PRÉOCCUPATIONS DES POPULATIONS CONCERNÉES		
INTERVENANTS ET ORGANISMES	COMMENTAIRES	RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES
	<p>En matière de <b>gestion des zones inondables</b>, le MENV demande au MTQ de s'assurer, autant que faire se peut, « que les relocalisations de bâtiments qui sont requises conséquemment à ses projets soient effectuées à l'extérieur des zones inondables et que les matériaux de déblais excédentaires provenant de ses chantiers soient disposés à l'extérieur des zones inondables et autres milieux sensibles tels les rives et les milieux humides.</p>	<p>Le Ministère est sensible à la problématique de la protection des zones d'inondation et verra si des mesures de contrôle supplémentaires peuvent être appliquées à l'élimination de matériaux provenant des chantiers.</p>
	<p>Par ailleurs, les MRC ont délimité de nombreuses autres zones inondables que celles qui ont été précisées par le Ministère dans son <i>Diagnostic</i>. Le <i>Programme de détermination des cotes de crues de récurrence 20 ans et 100 ans</i> a également donné lieu à la cartographie de zones inondables en eau libre, celles-ci ne figurant pas sur la cartographie réalisée dans le contexte de la Convention Canada-Québec.</p>	<p>Il est vrai que le Ministère n'a pas procédé, lors de la rédaction de son <i>Diagnostic</i>, à une énumération exhaustive des cours d'eau présentant des zones inondables; il s'en est tenu aux cours d'eau figurant à la Convention. Cependant, les informations relatives aux plaines inondables et à leur délimitation contenues dans les schémas d'aménagement des MRC sont prises en considération, à la suite de leur adoption, lors de la préparation des travaux prévus dans ces milieux sensibles.</p> <p>Quant à la cartographie relative au <i>Programme de détermination des cotes de crues de récurrence 20 ans et 100 ans</i>, elle sera utilisée lorsque l'information sera rendue disponible. Le Ministère prend note des onze tronçons de rivières visés par le programme.</p>
MENV	<p>Alors que plusieurs interventions du MTQ peuvent avoir des impacts sur la qualité et la quantité de l'eau souterraine disponible pour l'approvisionnement en eau potable, le MENV souhaite leur protection : « Lors de la construction de nouvelles infrastructures, l'optimisation des tracés devrait accorder un poids prépondérant aux variables touchant l'eau potable et cela devrait se refléter dans le choix du tracé final. »</p>	<p>Le Ministère accorde une grande importance à la problématique des eaux souterraines lors de la construction de nouvelles infrastructures (ce qui représente un nombre minime de projets) et réalise un suivi lorsqu'il y a des risques.</p>
	<p>Diverses interventions du MTQ peuvent nécessiter des travaux sur des <b>terrains contaminés</b>, et le MENV rappelle certains éléments de la <i>Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés</i> qui doivent être respectés.</p>	<p>Le Ministère agit conformément aux dispositions de la Politique eu égard aux sources de contamination rencontrées lors de ses travaux.</p>

**COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT**

<b>6. L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE</b>		
<b>ENJEU 6 : UN SYSTÈME DE TRANSPORT DE PLUS EN PLUS PERFORMANT SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL</b>		
<b>ORIENTATION : HARMONISER LES INTERVENTIONS EN TRANSPORT AUX CARACTÉRISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT ET AUX PRÉOCCUPATIONS DES POPULATIONS CONCERNÉES</b>		
<b>INTERVENANTS ET ORGANISMES</b>	<b>COMMENTAIRES</b>	<b>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b>

<i>LA ROUTE VERTE :</i>		
CLD de L'Amiante	« En ce qui a trait au réseau cyclable, notons que la Route verte ne rejoint pas encore la région de L'Amiante. Considérant [...] qu'elle peut favoriser le développement régional et générer d'importantes retombées, le <i>Plan de transport</i> devrait faire état de l'opportunité que soit reliée la région de L'Amiante. »	En tant que réseau national, la Route verte constitue une voie de pénétration vers les régions du Québec. Par ailleurs, grâce à la Politique sur le vélo, les divers partenaires régionaux et locaux ont la possibilité d'obtenir une aide technique et financière du Ministère pour développer des circuits régionaux.
Ville de Disraeli	La Municipalité constate « que la MRC de l'Amiante est complètement ignorée dans le tracé de la route verte ». Cependant, la région de l'Amiante a besoin de cet outil.	Le Ministère tient à rappeler que le choix du tracé a été réalisé en concertation avec le milieu et Vélo Québec qui est l'instigateur du projet et le maître d'œuvre de ce vaste itinéraire cyclable parcourant le Québec d'est en ouest et du nord au sud.  De plus, tel qu'il a été mentionné précédemment, la <i>Politique sur le vélo</i> prévoit, pour les divers partenaires régionaux et locaux, la possibilité d'obtenir un soutien technique et financier pour la réalisation d'itinéraires autres que ceux de la Route verte.
Municipalité de Beaulac-Garthby	« Le réseau cyclable est inexploité dans notre région et nous savons que les pistes cyclables c'est l'avenir pour le tourisme ».	Le Ministère participe au financement des réseaux cyclables régionaux déterminés dans les schémas d'aménagement des MRC. Ainsi, il partage les coûts de la réalisation d'aménagements cyclables avec les intervenants du milieu en fonction de certaines modalités contenues à la Politique sur le vélo.

**COMMENTAIRES RELATIFS À LA PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT**

<b>6. L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE</b>		
<b>ENJEU 6 : UN SYSTÈME DE TRANSPORT DE PLUS EN PLUS PERFORMANT SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL</b>		
<b>ORIENTATION : HARMONISER LES INTERVENTIONS EN TRANSPORT AUX CARACTÉRISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT ET AUX PRÉOCCUPATIONS DES POPULATIONS CONCERNÉES</b>		
<i><b>INTERVENANTS ET ORGANISMES</b></i>	<i><b>COMMENTAIRES</b></i>	<i><b>RÉPONSE DE LA DIRECTION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b></i>

<i>LE TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES :</i>		
RRSSS	La problématique du transport des matières dangereuses devrait être documentée, de même que l'impact des déversements lors d'accidents.	Un objectif a été ajouté afin de tenir compte de cette préoccupation partagée par plusieurs partenaires publics. En effet, le Ministère entend collaborer, de concert avec des organismes tels que le CRECA, la RRSSS, le MSP et le MENV, à la réalisation d'une enquête portant sur les déplacements de matières dangereuses en Chaudière-Appalaches.

## CONCLUSION

---

Le Ministère se réjouit de la participation des divers organismes et intervenants intéressés par les transports dans la région. Celle-ci a donné lieu à une réflexion et à une bonification des divers documents qui ont permis l'accomplissement du *Plan de transport*.

En plus de la séance de consultation tenue le 9 mai 2002, plusieurs rencontres d'information et d'échanges ont eu lieu. Cependant, de façon plus particulière, une vingtaine de partenaires gouvernementaux et municipaux ainsi que d'organismes du milieu ont formulé leur point de vue sur le contenu du *Diagnostic* et de la *Proposition de plan* par l'intermédiaire de mémoires, d'avis ou de résolutions.

La consultation a en outre permis de s'assurer que le *Plan de transport* proposé réponde en grande partie aux préoccupations du milieu. Dès maintenant, il faut mettre en place les mécanismes de mise en œuvre et de suivi pour en concrétiser la réalisation en concertation et en collaboration avec tous les intervenants régionaux concernés.