

J'ai le plaisir de vous présenter le Plan de transport de la Chaudière-Appalaches, fruit d'un travail soutenu de recherche, de consultation et de planification en cours depuis plus de trois ans.

Le Plan de transport témoigne de la volonté du ministère des Transports d'améliorer sa démarche de planification par une meilleure connaissance des principaux facteurs socio-économiques qui ont une incidence sur les besoins en matière de déplacement sur le territoire de la région, et par une reconnaissance des priorités définies récemment par le milieu dans le contexte de la planification stratégique de la région de la Chaudière-Appalaches.

Le Plan de transport met en contexte les différents enjeux définis au moment de l'élaboration du Diagnostic et fait état des orientations et des objectifs que la Direction de la Chaudière-Appalaches s'est fixée pour les prochaines années. Celle-ci entend relever des défis, notamment, en ce qui a trait au transport collectif des personnes, au transport en commun, à la diversification de l'offre en transport et à la sécurité.

En terminant, j'aimerais mentionner la collaboration de nos partenaires régionaux et locaux ainsi que celle des acteurs du milieu qui ont fourni un apport important et judicieux lors de la cueillette de données et de la démarche de consultation. Je tiens également à souligner la persévérance des membres des différents comités qui ont participé à la démarche, l'équipe de coordination du Plan de transport ainsi que tous ceux et celles qui y ont collaboré.

Le directeur,

André Caron

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

- ↗ Population inégalement répartie (32 % de la population de la région occupe 3 % du territoire).
- ↗ Densité de population moyenne par MRC variant de 275 hab./km² (Lévis) à 18 hab./km².
- ↗ Vieillesse de la population et diminution du nombre d'usagers d'âge scolaire.
- ↗ 68 % de la population n'est pas desservie par un service de transport en commun.
- ↗ Les services de transport par autocar ne répondent pas aux besoins de mobilité de la population, surtout en milieu rural.
- ↗ Certaines parties de la population sont limitées quant à leur accès à l'emploi et aux services de santé et d'éducation.
- ↗ Différents services de transport (adapté, scolaire, par taxi, etc.) peuvent être intégrés, pour une meilleure offre de services en transport collectif.
- ↗ L'augmentation de la motorisation n'exclut pas la mise sur pied de nouveaux modes de transport, conçus sur mesure pour répondre à des besoins particuliers de mobilité.

ORIENTATION 1.1 : FAVORISER LE TRANSPORT COLLECTIF SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES	
Objectifs	Moyens d'action
Consolider et améliorer les services de transport adaptés actuels.	Évaluation de la qualité des services et de leur adéquation aux besoins.
Étendre les services de transport adaptés à toutes les municipalités du territoire.	Promotion du nouveau programme d'aide au transport adapté.
Diversifier l'offre de services en transport adapté.	Mise à contribution des propriétaires de taxis dans l'offre de services en transport adapté.
Augmenter le nombre de personnes ayant accès à un service de transport en commun, incluant le taxibus.	Appui et collaboration au projet de taxibus dans la ville de Thetford Mines (OMIT).
	Appui et collaboration au projet de taxibus dans la ville de Saint-Georges (OMIT).
	Intégration de mesures particulières dans les schémas d'aménagement et dans les plans et règlements d'urbanisme des MRC de l'Amiante, de Beauce-Sartigan et de la ville de Lévis.
Augmenter le nombre de déplacements en transport en commun sur le territoire de la ville de Lévis.	Réorganisation des circuits existants et intégration des tarifs sur le territoire.

ORIENTATION 1.2 : FAVORISER LA MISE EN COMMUN DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF	
Objectifs	Moyens d'action
Encourager les démarches entreprises par le milieu dans le but de mettre en commun des services de transport collectif.	Assurer un financement adéquat permettant la mise en commun de services de transport collectif pour les municipalités et MRC n'ayant pas accès à un service de transport en commun, soit l'ensemble du territoire, excluant la ville de Lévis.
Relier les principaux pôles d'attraction par un réseau régional de transport collectif.	Mise sur pied d'un système de transport collectif régional.
Optimiser l'utilisation et la coordination des services subventionnés offerts par divers partenaires publics.	Coordination des actions des organismes publics.

ORIENTATION 1.3 : FAVORISER DES SOLUTIONS DE RECHANGE EN TRANSPORT	
Objectifs	Moyens d'action
Favoriser, en milieu rural, la mise en place d'un service de transport visant à raccompagner les conducteurs en état d'ébriété.	Évaluation des conditions permettant la mise sur pied d'un service d'accompagnement.
Encourager les initiatives visant à augmenter le nombre de passagers prenant place dans les véhicules circulant sur le réseau routier.	Promotion du covoiturage.
	Création d'entreprises du type « Allo-stop ».

2. LES DÉPLACEMENTS INTERRIVES

ENJEU 2 : LES DÉPLACEMENTS INTERRIVES DANS UNE PERSPECTIVE DE DEMANDE CROISSANTE

- ↺ *La hausse de 80 % de la population observée entre 1971 et 1996 sur le territoire de la Chaudière-Appalaches est essentiellement attribuable à la croissance de la population sur le territoire de la nouvelle ville de Lévis.*
- ↺ *L'évolution prévisible de la population pour la période allant de 1996 à 2016 est de 22 % à Lévis, comparativement à 4,2 % pour l'ensemble du territoire.*
- ↺ *La part modale relative aux déplacements effectués en transport en commun entre les deux rives dénotait une baisse entre 1991 et 1996.*
- ↺ *L'automobile est le mode de transport privilégié pour les déplacements interrives à la période de pointe du matin (près de 87 % des déplacements).*
- ↺ *La part des déplacements effectués par la traverse de Lévis en direction nord à la période de pointe du matin est faible (2,5 % de l'ensemble des déplacements); par ailleurs, en soirée et la fin de semaine, la proportion de l'utilisation du traversier par rapport à l'ensemble des modes de transport en commun augmente considérablement.*
- ↺ *Les tronçons des autoroutes Jean-Lesage (A-20) et Robert-Cliche (A-73) à l'approche sud des ponts de Québec et Pierre-Laporte ainsi que le pont Pierre-Laporte en direction nord ont atteint leur capacité à la période de pointe du matin.*
- ↺ *Les niveaux actuels de trafic sur les deux ponts devraient poursuivre leur tendance à la hausse si aucune mesure n'est prise pour favoriser le transfert modal.*

ORIENTATION 2.1 : AMÉLIORER LES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN ET ACCROÎTRE LEUR UTILISATION	
Objectif	Moyens d'action
Augmenter la part des déplacements réalisés en transport en commun entre les deux rives, tant par l'autobus que par le traversier.	Mise en application des recommandations du <i>Projet de lien interrives et de réseau de transport collectif de l'agglomération de la capitale nationale du Québec</i> .
	Ajustement de la contribution financière aux services de transport en commun.
	Analyse des déplacements effectués en transport en commun.

ORIENTATION 2.2 : OPTIMISER L'UTILISATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANTS	
Objectifs	Moyens d'action
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.	Réalisation d'une étude portant sur la circulation interrives et les infrastructures de transport dans les axes est-ouest et nord-sud sur le territoire de la ville de Lévis, notamment sur la fonctionnalité de l'échangeur de l'autoroute Jean-Lesage (20) - route Kennedy (173).
	Poursuite de la mise en place du Centre régional de gestion de la circulation.
Soutenir toute mesure visant à limiter l'usage individuel de l'automobile, plus particulièrement sur les parcours menant aux pôles d'emploi.	Promotion de l'utilisation du transport en commun et du covoiturage (programme-employeur).
	Amélioration du lien cyclable sur le pont de Québec et à ses approches.

3. LA CIRCULATION DES MARCHANDISES

ENJEU 3 : L'IMPORTANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT POUR LA CIRCULATION DES MARCHANDISES ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE

- ↗ *En 1997, environ 245 établissements manufacturiers de la région expédiaient des marchandises vers les autres provinces canadiennes et le même nombre en expédiaient vers les États-Unis.*
- ↗ *L'autoroute Jean-Lesage (A-20) est la voie de circulation privilégiée pour les expéditions vers l'Ontario et les provinces de l'Atlantique.*
- ↗ *La route 173 est l'une des cinq routes du Québec les plus utilisées par les transporteurs routiers dans les échanges commerciaux avec les États-Unis; un peu plus de 3 % du volume total de marchandises exportées y transite.*
- ↗ *En 2000, la région comptait 167 usines de transformation du bois rond, le bois d'œuvre étant parmi les principaux produits exportés par le Québec aux États-Unis.*
- ↗ *La structure manufacturière est composée essentiellement de PME qui sont dispersées sur l'ensemble du territoire.*
- ↗ *La réhabilitation du Chemin de fer Québec Central (CFQC) a permis la diversification de l'offre en transport; elle favorise également le développement de la multimodalité et de l'intermodalité.*
- ↗ *La fluidité de la circulation des marchandises repose notamment sur la diversification de l'offre et sur des actions cohérentes sur le réseau routier.*

ORIENTATION 3.1 : FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE EN TRANSPORT POUR LES ENTREPRISES DE LA RÉGION	
Objectif	Moyens d'action
Assurer des liens routiers efficaces en soutien au commerce extérieur (échanges commerciaux avec les autres provinces canadiennes et les États-Unis).	Prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges.
	Amélioration de la route 173 entre Beauceville et le poste frontière d'Armstrong dans la municipalité de Saint-Théophile.
	Gestion de la circulation ou travaux d'amélioration sur les tronçons susceptibles d'atteindre leur capacité d'ici 2015 notamment, les tronçons en perte de fonctionnalité aux approches des ponts, sur l'A-20 entre les routes 116 et 173 dans la ville de Lévis ainsi que sur la route 112.
Documenter les flux de marchandises générés par les entreprises de la région.	Enquête auprès des entreprises (entreprises manufacturières, grossistes, distributeurs) et des transporteurs.

ORIENTATION 3.2 : FAVORISER L'INTERMODALITÉ POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES	
Objectifs	Moyens d'action
Favoriser le maintien et le développement du transport des marchandises par train.	Conservation et réfection des infrastructures ferroviaires existantes.
	Promotion de l'utilisation des services ferroviaires dans la région.
Évaluer les potentiels de la région en matière de transport maritime.	Soutien aux activités de prospection et de développement des marchés en vertu du <i>Programme d'aide en transport maritime</i> et réalisation d'une étude sur la question.
Favoriser l'intermodalité dans le transport des marchandises, pour l'approvisionnement et l'expédition.	Aménagement d'équipements et d'infrastructures à vocation intermodale.

4. LA SÉCURITÉ ET LA FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

ENJEU 4 : DES DÉPLACEMENTS SÉCURITAIRES POUR TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE GRÂCE À DES INFRASTRUCTURES FONCTIONNELLES ET MIEUX ADAPTÉES À LEUR VOCATION

- ↵ *Proportionnellement, il survient plus d'accidents mortels sur les routes sous la responsabilité du Ministère en Chaudière-Appalaches qu'ailleurs au Québec.*
- ↵ *En Chaudière-Appalaches, les jeunes conducteurs sont deux fois plus nombreux à être impliqués dans des accidents qu'ailleurs au Québec.*
- ↵ *La moitié des accidents se produisent sur seulement 7 % du réseau.*
- ↵ *13,4 % des accidents sont des collisions avec un animal.*
- ↵ *Il y a 76 sites de poudrerie comportant des difficultés d'entretien sur le territoire.*
- ↵ *Le réseau routier est relativement vieux; il est conçu selon des normes qui ne correspondent pas aux exigences de la circulation d'aujourd'hui.*
- ↵ *Les caractéristiques géométriques sur l'ensemble du réseau sous la responsabilité du Ministère s'approchent des standards des routes à faible débit.*
- ↵ *La gestion des accès entraîne des problèmes de fonctionnalité et de sécurité qui sont particulièrement importants dans certaines traversées d'agglomération (16 sont potentiellement dangereuses).*

ORIENTATION 4.1 : AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES	
Objectifs	Moyens d'action
Privilégier les travaux sur les sites à concentration élevée d'accidents et sur les éléments d'abords de route inadéquats.	Analyse des sites présentant une concentration élevée d'accidents ainsi qu'un indice d'insécurité élevé, en vue de déterminer les causes des problèmes et d'apporter les solutions appropriées.
	Planification et réalisation des travaux prévus dans le cadre des études réalisées dans l'axe des routes 173 et 277.
	Mise sur pied d'un programme de protection des éléments d'abords de route qui présentent un risque pour la sécurité.
	Amélioration de la sécurité des accès dangereux le long des axes de circulation majeurs.
	Signature de protocoles d'entente avec les municipalités dans le cadre des travaux devant être exécutés à l'intérieur des traversées d'agglomération.
Contribuer à la sensibilisation et à la recherche de solutions pour les usagers considérés les plus « à risque », notamment les jeunes de 16 à 24 ans.	Organisation d'une campagne de sensibilisation.
Diminuer le nombre d'accidents mortels et graves impliquant des véhicules lourds sur les routes de la région (sous la responsabilité du Ministère).	Analyse des causes des accidents impliquant les véhicules lourds.
Améliorer la sécurité des utilisateurs de véhicules hors route (VHR) aux intersections avec le réseau routier (traverses).	Mise sur pied d'activités d'information et de soutien technique pour la planification des sentiers, dans le but d'assurer la sécurité aux traverses, sur les structures et dans les agglomérations.
	Création d'un comité de travail portant sur le développement de la pratique du quad sur le territoire.
Privilégier les travaux visant à améliorer la sécurité sur les sites où il y a de la poudrière.	Plantation de haies brise-vent ou de bandes boisées, rehaussement de la route, abaissement des champs, etc.
	Mise en place de mesures particulières dans les schémas d'aménagement des MRC.
Privilégier les travaux visant à améliorer la sécurité sur les sites de collision avec la grande faune.	Implantation de mesures susceptibles d'améliorer la sécurité dans les zones à concentration élevée d'accidents.

ORIENTATION 4.2 : ACCROÎTRE LA FONCTIONNALITÉ DES AXES DE CIRCULATION MAJEURS	
Objectifs	Moyens d'action
Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier, particulièrement sur les routes nationales.	Correction ou signalisation des courbes sous-standard et des pentes critiques.
	Pavage des accotements.
Limiter la multiplication des accès sur les routes sous la responsabilité du Ministère et procéder à une meilleure gestion des accès existants.	Intégration de mesures particulières dans les schémas d'aménagement des MRC.
	Signatures d'ententes avec les municipalités.

5. LA CONSERVATION

ENJEU 5 : LA CONSERVATION DU PATRIMOINE ROUTIER

- ↪ *Entre 1995 et 2000, on note une accélération de la dégradation des chaussées en ce qui concerne le confort de roulement et l'orniérage.*
- ↪ *En 2000, la région occupait le 3^e rang au Québec quant au nombre de kilomètres où le confort de roulement est insatisfaisant soit, 41 % par rapport à 35 % pour l'ensemble du réseau québécois.*
- ↪ *Près des deux tiers des structures sur le réseau sous la responsabilité du Ministère nécessitent des travaux qui vont au-delà de l'entretien préventif.*

ORIENTATION : MAINTENIR ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER	
Objectifs	Moyens d'action
Maintenir et améliorer le confort de roulement sur les grands axes routiers en soutien au commerce extérieur et maintenir le réseau routier supérieur en bon état.	Maintien et amélioration de la qualité des chaussées (IRI) des grands axes routiers en soutien au commerce extérieur, de façon à réduire l'écart actuel par rapport aux routes du réseau stratégique des États du nord-est américain.
	Réalisation de travaux d'entretien et d'amélioration de l'état des chaussées visant à atteindre le pourcentage de conformité actuel du réseau québécois sous la responsabilité du Ministère (excluant les grands axes routiers en soutien au commerce extérieur).
	Réduction du nombre d'ornières.
Assurer une «capacité minimale souhaitable»* pour l'ensemble des structures sur les grands axes routiers en soutien au commerce extérieur et sur le réseau de camionnage du Ministère.	Maintien et amélioration de la qualité des structures situées sur les grands axes routiers en soutien au commerce extérieur et sur le réseau de camionnage du Ministère de façon à combler l'écart entre la qualité actuelle des structures et celle des structures situées sur le réseau routier des États du nord-est américain.
Maintenir les structures en bon état sur le réseau routier supérieur.	Réalisation de travaux visant à améliorer l'état moyen des structures.

* La capacité minimale souhaitable d'un pont est la capacité minimale en deçà de laquelle celui-ci n'est plus fonctionnel. La fonctionnalité d'un pont est liée aux types de véhicules qui l'empruntent (camions de déneigement, véhicules lourds, autobus scolaires, etc.). Dans le cas où il y a limitation de charge, celle-ci doit être affichée.

6. L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE

ENJEU 6 : UN SYSTÈME DE TRANSPORT DE PLUS EN PLUS PERFORMANT SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

- ↗ Les effets négatifs attribuables aux infrastructures de transport sont principalement liés à la réfection du réseau routier et à l'aménagement des équipements et des infrastructures ferroviaires et maritimes.
- ↗ L'augmentation des débits de circulation a une incidence sur l'accroissement des niveaux de bruit; deux secteurs sont présentement à l'étude en Chaudière-Appalaches.
- ↗ L'augmentation de la motorisation semble être une tendance qui se poursuivra au cours des prochaines années.
- ↗ Selon les estimations, la production de gaz à effet de serre (GES) attribuable au transport par camion devrait augmenter de façon sensible (de 26 % en 1996 elle est passée à 33 % en 2026).
- ↗ La Direction de la Chaudière-Appalaches a réalisé des acquis en matière de gestion environnementale, en ce qui concerne notamment l'évaluation environnementale des projets et l'application de mesures d'atténuation.
- ↗ Le suivi des impacts environnementaux et des effets des mesures d'atténuation mises en place témoigne de la volonté d'améliorer les pratiques.
- ↗ Le développement du réseau ferroviaire et l'aménagement d'équipements à vocation intermodale peuvent poser des problèmes pour les populations riveraines.

ORIENTATION 6.1 : HARMONISER LES ACTIONS EN TRANSPORT AUX CARACTÉRISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT ET AUX PRÉOCCUPATIONS DES POPULATIONS CONCERNÉES	
Objectifs	Moyens d'action
Maintenir et développer l'approche environnementale dans la gestion des transports.	Intégration des aspects environnementaux dans la planification et la conception des travaux.
	Suivi des impacts environnementaux et des mesures d'atténuation dans la réalisation des travaux sous la responsabilité du Ministère et dans le cadre des protocoles d'entente.
	Maintien des pratiques respectueuses de l'environnement dans les travaux d'entretien.
Protéger et mettre en valeur les paysages reconnus pour leur intérêt.	Réalisation d'études de caractérisation des paysages.
	Respect des sites et des circuits désignés par le milieu (schémas d'aménagement, guides touristiques, etc.) et participation à leur aménagement.
Poursuivre l'aménagement de la Route verte et soutenir l'aménagement des circuits cyclables identifiés dans les schémas d'aménagement.	Mise en œuvre du <i>Programme d'aide au développement de la Route verte</i> et de <i>La Politique sur le vélo</i> .
Prévenir ou atténuer le bruit de la circulation en bordure du réseau routier.	Intégration de mesures particulières dans les schémas d'aménagement des MRC.
	Mesures d'atténuation prévues dans le cadre de la <i>Politique sur le bruit routier</i> .
	Planification des travaux de construction.
Prévoir, de concert avec les responsables municipaux, l'intégration des équipements et infrastructures ferroviaires et maritimes à l'environnement bâti.	Intégration de mesures particulières dans les schémas d'aménagement des MRC.
	Prise en considération des questions environnementales dans l'analyse des projets soumis dans le cadre du <i>Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire</i> .
Contribuer à une meilleure connaissance des déplacements de matières dangereuses en Chaudière-Appalaches	Réalisation d'une enquête origine-destination.

COMITÉ DIRECTEUR

Président du Comité directeur

André Caron
Directeur de la Chaudière-Appalaches

Philippe Barrette
Service de l'économie et du Plan directeur en transport
Direction de la planification

André Bellerose
Sous-ministre adjoint au ministère des Régions
Bureau régional de la Chaudière-Appalaches (avant 2002)

Robert Brochu
Chef du Service des projets
Direction de la Chaudière-Appalaches

Gilles Couture
Service des Politiques économiques
Direction du transport routier des marchandises

Josée Hallé
Chef du Service du transport ferroviaire
Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire

Nathalie Hamel
Chef du Service des liaisons avec les partenaires et les usagers
Direction de la Chaudière-Appalaches

Martin La Rue
Directeur général
Conseil régional de concertation et de développement Chaudière-Appalaches

Évangéline Lévesque
Chef du Service de l'économie et du Plan directeur en transport
Direction de la planification (avant 2002)

Pierre Mercier
Chef du Service des politiques économiques
Direction du transport routier des marchandises (avant 2002)

Jacques Michaud
Chef du Service des inventaires et du Plan
Direction de la Chaudière-Appalaches

Serge Paré
Sous-ministre adjoint au ministère des Régions
Bureau régional de la Chaudière-Appalaches

Simon Roy
Directeur du Plan, programmes, ressources et soutien technique

COMITÉ TECHNIQUE

Président du Comité technique

Jacques Michaud
Chef du Service des inventaires et du Plan
Direction de la Chaudière-Appalaches

Jacques Bélanger, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Francine Bilodeau, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Luc Bilodeau, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Marcel Bouchard, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Gervais Parent, *Direction du Plan, programmes, ressources et soutien technique*
François Poulin, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Jean-Louis Ratté, *Direction du Plan, programmes, ressources et soutien technique*

COLLABORATRICES ET COLLABORATEURS

Éric Archambault, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Sylvie Demers, *Direction du Plan, programmes, ressources et soutien technique*
Normand Desbiens, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Sylvain Drolet, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Réjean Drouin, *Direction du transport terrestre des personnes*
Claude Fleury, *Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire*
Martin Fortier, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Michèle Giasson, *Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire*
Lucie Grégoire, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Gilles Guay, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Gaston Lafleur, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Alain Lortie, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
France Miller, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Marie-Josée Osmani, *Direction de Plan, programme, ressources et soutien technique*
Philippe Poulin, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Julien Robertson, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Jacques Ruel, *Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire*
Gilbert Saint-Laurent, *Direction du Plan, programmes, ressources et soutien technique*
Luc Tremblay, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Marjolaine Turcotte, *Direction de la Chaudière-Appalaches*

COORDINATION TECHNIQUE ET RÉDACTION

Louise Corriveau, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Madeleine Lindsay, *Direction de la Chaudière-Appalaches*

CARTOGRAPHIE ET ÉDITION

Claudine Laquerre, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Lise Legendre, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Kim Perry, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Chantale Poulin, *Direction de la Chaudière-Appalaches*

COMMUNICATIONS

Sonia Fontaine, *Direction de la Chaudière-Appalaches*
Marthe Gingras, *Direction de la Chaudière-Appalaches*

RÉVISION LINGUISTIQUE

Diane Lamonde

CCNQ	Commission de la capitale nationale du Québec
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local
CFQC	Chemin de fer Québec Central
CRCD	Conseil régional de concertation et de développement
CRECA	Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches
DJMA	Débit journalier moyen annuel
GES	Gaz à effet de serre
IES	Indice d'état d'une structure
IRI	Indice de rugosité international
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
O-D	Origine-destination
OMIT	Organismes municipaux et intermunicipaux de transport
OMITCC	Organismes municipaux et intermunicipaux de transport des Chutes-de-la-Chaudière
OTA	Organismes de transport adapté
PME	Petite et moyenne entreprise
PTACNQ	Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec
SAAQ	Société de l'assurance-automobile du Québec
STL	Société de transport de Lévis
VHR	Véhicule hors route

L'élaboration du plan de transport régional s'inscrit dans un cadre sociopolitique qui traduit les valeurs auxquelles la population québécoise adhère. Les différents organismes publics ainsi que les organismes de développement souscrivent à ces valeurs dans leurs politiques et documents de planification, dans leurs champs de compétence respectifs.

Certaines de ces valeurs sous-tendent la mission du ministère des Transports, notamment « **le développement social et économique** du Québec et de ses régions, **la qualité de vie** de sa population et de son environnement ainsi que **l'équité** dans l'accessibilité et la disponibilité des services¹ ». Le *Plan de transport de la Chaudière-Appalaches* tient compte de ces préoccupations fondamentales du Ministère d'autant que la dispersion de la population et

l'étendue du territoire constituent dans la région, à bien des égards, une réalité déterminante en ce qui a trait à l'offre en transport.

De plus, la *Politique nationale de la ruralité* a pour objet de stimuler et de soutenir le développement durable et la prospérité des collectivités rurales, d'y assurer la qualité de vie et de renforcer leur pouvoir d'attraction. Le ministère des Transports et la Direction de la Chaudière-Appalaches participent à l'engagement pris par le gouvernement envers les collectivités rurales, et ce, en partenariat avec leurs représentants locaux et régionaux.

De son côté, le Conseil du statut de la femme propose des mesures susceptibles de « contribuer à l'émergence d'un modèle de développement avec toutes et tous, pour toutes et tous² ». Ainsi, l'accès aux services de transport collectif, notamment en milieu rural, est considéré comme essentiel par l'organisme afin de faciliter l'accès, pour toutes les femmes, à la formation et à l'emploi ainsi qu'aux services, dans le contexte du virage ambulatoire et du maintien à domicile des personnes âgées. Le ministère des Transports souscrit également à cet énoncé et a défini des actions sectorielles en matière de condition féminine qui font appel à la participation de toutes les directions territoriales. C'est le cas en ce qui concerne les infrastructures et les services de transport collectif, qui doivent être « sécuritaires, fonctionnels et accessibles aux femmes aux fins de leur vie sociale et professionnelle³ ».

La mission du Ministère consiste à : « Assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec. »

¹ Ministère des Transports, *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, Québec, avril 2001, 50 p.

² Conseil du statut de la femme, *Les conditions de vie de femmes et le développement régional et local en Chaudière-Appalaches*, Collection « Femmes et développement des régions », Québec, 2000, p. 64.

³ Ministère des Transports, *Programme d'action 2000-2003 : L'égalité pour toutes les Québécoises*.

Quant au *Plan d'action 2000-2002 sur les changements climatiques*⁴, fondé sur les principes du développement durable, il guide les choix du Ministère en ce qui a trait au développement des infrastructures et des services de transport, en fonction du respect de l'environnement, de l'efficacité économique et de l'équité sociale. Puisque les transports constituent, au Québec, la principale source d'émission de gaz à effet de serre (GES), les diverses mesures visant leur réduction témoignent de « l'intention du gouvernement d'intégrer la dimension de la lutte aux changements climatiques dans toutes les décisions concernant les grands dossiers de l'État⁵ ». Le *Livre blanc sur la réorganisation municipale*, le cadre d'aménagement gouvernemental pour les régions métropolitaines de Montréal et de Québec et les plans de transport des régions métropolitaines de Montréal et de Québec figurent parmi celles-ci, notamment par leurs actions visant à freiner l'étalement urbain et à encourager le recours au transport en commun.

À cet égard, la réorganisation municipale entreprise à l'échelle du Québec a modifié sensiblement le contexte dans lequel s'inscrit le plan de transport, en favorisant une action concertée du développement et de l'aménagement du territoire. De ce point de vue, la révision des schémas d'aménagement qui est en cours dans la région est une étape fondamentale dans la planification des transports. Que ce soit par leur volet obligatoire ou facultatif, les schémas d'aménagement jouent un rôle déterminant quant à l'utilisation du territoire.

Le *Plan de développement stratégique 2002-2007* du Conseil régional de concertation et de développement (CRCD) Chaudière-Appalaches définit des actions prioritaires en matière de transport : le transport collectif des personnes et l'accessibilité aux services sur l'ensemble du territoire, l'établissement d'un véritable réseau de transport en commun pour la ville de Lévis ainsi que le maintien et le développement d'un système de transport adéquat (routier, ferroviaire et maritime) permettant l'intermodalité sont des priorités assorties d'objectifs qui ont fait l'objet d'un vaste consensus dans la région.

Le Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches (CRECA) est un autre acteur régional qui s'intéresse à la protection de l'environnement du point de vue des transports. La réduction de la consommation d'énergie, la satisfaction des besoins en transport en commun pour les déplacements intra et interrégionaux, le transport des marchandises dangereuses et l'utilisation des emprises ferroviaires abandonnées font partie des préoccupations de cet organisme.

⁴ Ministère de l'Environnement et ministère des Ressources naturelles, *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, Québec, 2000, 42 p.

⁵ *Ibid.*, p. 28.

Par ailleurs, au-delà de l'exercice de planification qui a donné lieu à la publication du *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec*, celui-ci étant étroitement lié au plan de la région de la Chaudière-Appalaches sous plusieurs aspects (gestion des corridors autoroutiers dans l'axe des ponts de Québec et Pierre-Laporte, développement des services ferroviaires et maritimes, promotion du transport en commun), la *Table régionale sur les transports* est un lieu d'échanges sur tous les modes de transport. Elle s'est donnée pour mission l'adoption d'un plan d'action stratégique pour les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches et, dans cette perspective, a désigné des projets prioritaires. La réalisation d'un plan intégré d'aménagement et de développement des deux rives du Saint-Laurent et la mise à jour des études de besoins pour la création d'une zone industrialo-portuaire d'envergure font partie des actions à mener à court terme.

En terminant, mentionnons que le plan de transport est l'instrument que privilégie le ministère des Transports pour l'aider à faire les choix les plus judicieux possible, en associant le milieu par l'intermédiaire d'activités d'information et de consultation. Il permet d'établir un diagnostic complet de la situation des transports dans la région et de proposer des solutions aux principaux problèmes qu'on y observe, en tenant compte des orientations ministérielles. Le plan constitue un cadre général qui balisera l'action du Ministère et de ses partenaires au cours des prochaines années. En outre, le *Plan de transport de la Chaudière-Appalaches* a été conçu dans un souci constant de cohérence avec les priorités et les orientations des partenaires publics, régionaux et locaux.

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

La région de la Chaudière-Appalaches se distingue par la présence d'une forte concentration urbaine, d'une part, et d'un milieu rural qui constitue l'essentiel de son territoire, d'autre part. Le dynamisme de son économie et de sa population sont donc tributaires d'une action adaptée à cette réalité.

Inégalement répartie, la population se concentre sur le territoire de la ville de Lévis, qui représente à elle seule près du tiers (32 %) de la population de la région, avec un territoire qui en constitue moins de 3 %. Neuf MRC se partagent, quant à elles, les deux tiers de la population sur plus de 14 600 kilomètres carrés.

Alors que la densité moyenne sur le territoire de la ville de Lévis est de 275 personnes au kilomètre carré, ailleurs sur le territoire, la densité moyenne est de moins de dix-huit personnes au kilomètre carré. Cette dispersion de la population constitue un des obstacles majeurs à l'établissement de services de transport collectif. Par ailleurs, la dissémination sur le territoire d'un nombre élevé de petites et moyennes entreprises, qui constituent le moteur du dynamisme économique de la région, pose le problème de l'accessibilité à l'emploi et de la mise en place de mesures facilitant les déplacements (programme-employeur).

Actuellement, 68 % de la population n'est pas desservie par un service de transport en commun et, bien que le transport par taxi puisse constituer une solution de rechange pour certaines personnes, ses coûts sont élevés et une large partie du territoire (32 %) est privée de ce service. Quant au transport interurbain par autocar, il ne répond pas aux besoins de mobilité des clientèles visées ni par ses coûts, peu adaptés au transport régulier, ni par le niveau de service qu'il offre, soit un nombre de départs limité et des services presque inexistantes (itinéraires locaux) en dehors des grands axes de circulation. De plus, la diminution des services, dans le contexte de la déréglementation, risque de s'accroître graduellement. Deux initiatives ont toutefois vu le jour récemment, permettant aux résidents de la MRC des Etchemins de se diriger vers Lévis et Québec en empruntant la route 277, alors qu'un autre service assure depuis peu la liaison Thetford Mines – Québec.

C'est donc dire que, dans la région de la Chaudière-Appalaches, certaines populations sont très limitées quant à l'accès à des services de santé et d'éducation et au choix d'un emploi. Pour régler efficacement ce problème, il faudrait envisager la possibilité d'intégrer des services destinés à des clientèles particulières, comme le transport scolaire, le transport adapté et les services des établissements du réseau de la santé, à l'offre de transport collectif. En 2001, près de 94 % (105 municipalités) de la population de la région était desservie par un service de transport adapté. Il s'agit là d'une couverture assez étendue, les municipalités exclues (32) étant en majorité des municipalités de moins de 1000 habitants ([carte 1](#)).

Quant au transport scolaire, il est offert sur l'ensemble du territoire. La diminution de l'effectif scolaire du secteur public, de l'ordre de 6,2 % entre 1993 et 1998, devrait se poursuivre au cours des quinze prochaines années. Elle nécessite déjà un ajustement graduel du parc d'autobus, mais libère, dans certains cas, des places en fonction des trajets et des clientèles. On peut cependant prévoir que la rationalisation du parc d'autobus aura éventuellement pour conséquence de diminuer les places disponibles dans les véhicules scolaires.

Divers projets de mise en commun des ressources mettent déjà à profit les services de transport adapté et de transport scolaire grâce à un guichet unique. L'absence de financement récurrent et les difficultés inhérentes à l'organisation des services (clientèles très diverses, réticences des gens à changer leurs habitudes, réglementations distinctes, absence de modèles viables) rendent cependant précaires les expériences en cours.

En milieu densément peuplé, soit dans les agglomérations de Lévis, Saint-Georges et Thetford Mines, le recours aux services de transport en commun est facilité par un programme d'aide administré par le Ministère. Dans le cas de la ville de Lévis, l'intégration des trois services de transport en commun a par ailleurs permis la création d'une seule autorité organisatrice de transport, la Société de transport de Lévis (STL), ce qui constitue un élément positif vers l'amélioration des services.

Dans les municipalités de Saint-Georges et de Thetford Mines, la possibilité d'avoir recours à un service de transport en commun subventionné devrait améliorer l'offre de transport; le défi consiste à augmenter la part des déplacements effectués en transport en commun. Par ailleurs, celles-ci sont déjà engagées dans des expériences de mise en commun de services et dans le cas de la ville de Thetford Mines, le projet vise à desservir les municipalités de faible et moyenne densités de la MRC tout en offrant un point de rabattement pour les services de navette, les services bénévoles et les services scolaires. Pour la ville de Lévis, plus particulièrement pour l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest, on a enregistré entre 1993 et 1998, une augmentation de 121 % du nombre de déplacements, ce qui constitue toutefois une proportion encore très faible allant au transport en commun par les liens interrives. Il en va de même pour les déplacements en autobus entre les quartiers de la ville de Lévis.

Le vieillissement de la population, la décroissance des groupes d'âge scolaire (clientèle privilégiée du transport en commun), la dispersion de l'habitat et des pôles d'activité (densité moindre et distance accrue), la hausse constante du taux de motorisation (due notamment à l'accès des femmes au marché du travail) ainsi que l'augmentation générale du nombre de déplacements en automobile (conducteur seul) prévue au cours des prochaines années sont tous des facteurs susceptibles d'avoir des répercussions sur la demande et de la rendre plus difficile à satisfaire. À Thetford Mines et à Saint-Georges, le défi est d'autant plus grand qu'il s'agit d'attirer une nouvelle clientèle.

Devant une situation aussi complexe, la région doit, avec la collaboration de tous les partenaires (et en assurant la coordination des actions des organismes publics), trouver des solutions novatrices pour favoriser la mobilité de toutes les

catégories d'usagers du transport collectif, où qu'elles soient sur le territoire de la région. La marginalisation de certaines collectivités rurales, privées de services, risque de s'aggraver et d'accélérer l'exode vers les milieux urbains.

Par ailleurs, dans une région où la géographie, le climat et la dispersion des pôles d'emploi incitent à l'utilisation de l'automobile, le covoiturage, que ce soit pour le travail ou les loisirs, devrait être favorisé, tant en milieu rural qu'en milieu urbain. Il en va de même pour le transport des personnes qui doivent être accompagnées dans leurs déplacements, pour différentes raisons. L'horizon du Plan de transport permet d'envisager la possibilité de changer les habitudes en matière de déplacements, grâce à des solutions novatrices et à la sensibilisation de la population à la nécessité d'utiliser des modes de transport moins nocifs pour l'environnement.

1.1 ORIENTATION : FAVORISER LE TRANSPORT COLLECTIF SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES

En Chaudière-Appalaches, seulement 32 % de la population a accès à un service de transport en commun. Celui-ci dessert 3 % du territoire, soit exclusivement la population de la ville de Lévis.

En ce qui concerne les services de transport scolaire et de transport adapté, ils bénéficient d'une longue expérience dans l'organisation des transports en plus de desservir une grande partie du territoire. En outre, ils disposent souvent de places libres sur leurs circuits et sont par conséquent souvent associés à des expériences de mise en commun des services à l'échelle des MRC.

Les organismes de transport adapté (OTA) étant subventionnés en grande partie par le ministère des Transports en vertu du Programme d'aide au transport adapté, celui-ci peut y imposer certains critères quant à l'amélioration des services ainsi qu'à l'étendue et à la diversification de l'offre. Les nouveaux programmes d'aide au transport adapté et à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant vont permettre en outre aux municipalités peu densément peuplées d'avoir recours à des moyens moins coûteux pour offrir le service.

Dans les agglomérations urbaines, la ville de Thetford Mines et la ville de Saint-Georges peuvent recourir au *Programme d'aide au transport en commun* pour offrir un service correspondant aux besoins locaux et complémentaire aux expériences menées en milieu rural.

La promotion du transport en commun dans le Plan de transport vise à diminuer la dépendance de la population de la région à l'égard de l'automobile et à favoriser le développement durable (qualité de l'air, équité sociale et économique). Sur le territoire de Lévis, celle-ci vise de plus à assurer la fluidité de la circulation et à réduire la congestion de la circulation aux heures de pointe.

1.1.1 OBJECTIF : CONSOLIDER ET AMÉLIORER LES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ ACTUELS

MOYEN D'ACTION

- ↗ Évaluation de la qualité des services et de leur adéquation aux besoins :

Le Ministère participe financièrement à la mise sur pied, à la consolidation et au développement des services de transport adapté par le Programme d'aide au transport adapté. La Direction de la Chaudière-Appalaches, quant à elle, assure le suivi auprès des autorités responsables. Dans le but d'améliorer la qualité des services et trouver des solutions aux problèmes qui se posent, la clientèle et les organismes de transport adapté (OTA) seront sondés.

1.1.2 OBJECTIF : ÉTENDRE LES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ À TOUTES LES MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE

MOYEN D'ACTION

- ↗ Promotion du nouveau programme d'aide au transport adapté :

Le nouveau programme d'aide permettra aux municipalités où le nombre d'habitants est peu élevé de recourir à des ententes avec les OTA en place pour desservir leur population à des coûts moindres. Plusieurs municipalités qui ne sont pas desservies sont susceptibles de recourir à de telles ententes. La Direction régionale fera connaître les modalités de ce programme dès qu'il sera rendu public.

1.1.3 OBJECTIF : DIVERSIFIER L'OFFRE DE SERVICES EN TRANSPORT ADAPTÉ

MOYEN D'ACTION

- ↗ Mise à contribution des propriétaires de taxis dans l'offre de services en transport adapté :

Le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant vise à desservir un nombre plus grand d'usagers et à réduire les coûts inhérents au Programme d'aide au transport adapté. Bien que le taxi soit déjà utilisé pour le transport adapté, il ne répond pas de façon adéquate aux besoins définis par les OTA. L'objectif visé par le Ministère est donc de doter chaque MRC (ainsi que la ville de Lévis) d'au moins un véhicule-taxi adapté et d'accroître la participation de l'industrie du taxi aux activités du Programme d'aide au transport adapté. Une évaluation de la situation sera réalisée afin de définir des recommandations à cet égard.

1.1.4 OBJECTIF : AUGMENTER LE NOMBRE DE PERSONNES AYANT ACCÈS À UN SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN, INCLUANT LE TAXIBUS

MOYENS D'ACTION

- ↗ Appui et collaboration au projet de taxibus dans la ville de Thetford Mines (OMIT) :

Le service de taxibus dans l'agglomération de Thetford Mines s'est vu octroyer une subvention en vertu du Programme d'aide au transport en commun. Le rôle de l'organisme de transport (OMIT) qui exploite le service sera d'en assurer le fonctionnement et la rentabilité à long terme. La Direction de la Chaudière-Appalaches analyse les demandes relatives à l'application des différents volets du programme (subventions à l'exploitation, aux études et projets expérimentaux) et soutient techniquement les demandeurs.

- ↗ Appui et collaboration au projet de taxibus dans la ville de Saint-Georges (OMIT) :

Hormis les villes de Lévis et de Thetford Mines, seule l'agglomération de Saint-Georges est admissible à une aide relative au transport en commun (plus de 20 000 habitants). La Direction régionale accordera son soutien à toute initiative en ce sens dans le cadre des critères établis par le programme.

- ↗ Intégration de mesures particulières dans les schémas d'aménagement et dans les plans et règlements d'urbanisme des MRC de l'Amiante, de Beauce-Sartigan et de la ville de Lévis :

Dans le cadre de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le Ministère entend fournir des avis visant à promouvoir les aménagements urbains favorisant le transport en commun.

1.1.5 OBJECTIF : AUGMENTER LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE LÉVIS

MOYEN D'ACTION

- ↗ Réorganisation des circuits existants et intégration des tarifs sur le territoire :

La Direction régionale entend, à la suite de la création de la nouvelle ville de Lévis, soutenir la Société de transport de Lévis dans ses efforts d'intégration et d'amélioration des réseaux existants.

1.2 ORIENTATION : FAVORISER LA MISE EN COMMUN DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

Huit expériences pilote de mise en commun de services de transport collectif ont été initiés dans la région. Arrivées à des degrés divers de réalisation et adoptant des formules qui varient en fonction des caractéristiques du milieu, celles-ci misent sur les services existants pour desservir une nouvelle clientèle (autre que celle qui bénéficie de services spécialisés) et augmenter le nombre d'usagers. Basés sur une collaboration entre les transporteurs et les autorités municipales (MRC, municipalités), tous ces projets ont bénéficié d'une aide au démarrage de la part du Ministère. L'enjeu porte actuellement sur un financement adéquat, permettant le fonctionnement à long terme de ces initiatives, et sur la possibilité d'étendre les services (interconnexion ou rabattement vers les grands axes de circulation) à l'ensemble de la région, soit vers les principaux pôles d'emploi et de services.

1.2.1 OBJECTIF : ENCOURAGER LES DÉMARCHES ENTREPRISES PAR LE MILIEU DANS LE BUT DE METTRE EN COMMUN DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

MOYEN D'ACTION

- ↪ Assurer un financement adéquat permettant la mise en commun de services de transport collectif pour les municipalités et les MRC n'ayant pas accès à un service de transport en commun, soit l'ensemble du territoire, excluant la ville de Lévis :

La Direction régionale entend offrir un soutien technique et financier adéquat et récurrent pour les différentes expériences en cours.

1.2.2 OBJECTIF : RELIER LES PRINCIPAUX PÔLES D'ACTIVITÉ PAR UN RÉSEAU RÉGIONAL DE TRANSPORT COLLECTIF

MOYEN D'ACTION

- ↪ Mise sur pied d'un système de transport collectif régional :

La Direction régionale entend initier, de concert avec les partenaires du milieu, des démarches visant la mise sur pied d'un comité de travail dont le mandat serait de procéder au diagnostic de la situation existante et à la formulation d'une proposition relative à l'établissement de circuits régionaux assurant les déplacements entre les principaux pôles d'attraction et vers lesquels les différents services de transport accessibles à l'échelle des MRC pourraient se rabattre afin de compléter l'offre de services de transport collectif. La mise en œuvre d'un tel projet pourrait se traduire par la signature d'une entente spécifique avec le CRCD.

1.2.3 OBJECTIF : OPTIMISER L'UTILISATION ET LA COORDINATION DES SERVICES SUBVENTIONNÉS OFFERTS PAR LES DIVERS PARTENAIRES PUBLICS

MOYEN D'ACTION

↗ Coordination des actions des organismes publics :

La Direction régionale a l'intention de compléter les informations qu'elle possède en matière de transport subventionné par les ministères et organismes publics, et d'examiner par la suite avec ces derniers les possibilités d'optimisation de ces différents services.

1.3 ORIENTATION : FAVORISER DES SOLUTIONS DE RECHANGE EN TRANSPORT

Bien que différentes initiatives aient été prises depuis quatre ans par la *Table de concertation Beauce-Etchemin pour la prévention de l'alcool au volant*, et malgré la diminution observée du nombre d'accidents liés à la consommation d'alcool, la mise en place d'alternatives de transport et de services d'accompagnement apparaît comme une action prioritaire. En effet, en milieu rural, différentes situations peuvent commander la présence d'un accompagnateur lorsque le conducteur d'un véhicule personnel doit emprunter la route sans avoir la capacité de le faire, c'est notamment le cas lorsque le conducteur est en état d'ébriété. En Chaudière-Appalaches, la proportion de conducteurs morts dans un accident de la route qui avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la norme (80 mg/100 ml) est deux fois plus élevée que dans l'ensemble du Québec (6,4 c. 3,2 pour 100 000)⁶. Ce sont des motifs de sécurité routière qui, dans ce cas, motivent la recherche d'une solution.

Par ailleurs, dans le but de compléter l'offre de transport collectif, plusieurs formules, dont le covoiturage, peuvent être encouragées par le Ministère, tant dans les agglomérations urbaines qu'en milieu rural.

⁶ Régie régionale de la santé et des services sociaux Chaudière-Appalaches, Direction de la santé publique, *Le portrait de la santé : le Québec et ses régions, 2001 : Faits saillants, février 2002, fascicule.*

1.3.1 OBJECTIF : FAVORISER, EN MILIEU RURAL, LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE DE TRANSPORT VISANT À RACCOMPAGNER LES CONDUCTEURS EN ÉTAT D'ÉBRIÉTÉ

MOYEN D'ACTION

- ↵ Évaluation des conditions permettant la mise sur pied d'un service d'accompagnement :

En tant que membre de la Table de concertation sur l'alcool au volant, la Direction de la Chaudière-Appalaches entend favoriser, pour des raisons de sécurité, la création de services d'accompagnement des conducteurs en état d'ébriété à partir des établissements qui ont un permis d'alcool dans les municipalités à caractère rural, et ce, dans les limites de ses compétences en la matière.

1.3.2 OBJECTIF : ENCOURAGER LES INITIATIVES VISANT À AUGMENTER LE NOMBRE DE PASSAGERS PRENANT PLACE DANS LES VÉHICULES CIRCULANT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

MOYENS D'ACTION

- ↵ Promotion du covoiturage :

Le Ministère entend promouvoir auprès des grands employeurs la création de programmes de covoiturage en milieu rural, de manière à diversifier l'offre de transport collectif.

- ↵ Création d'entreprises de type « Allo-stop » :

Le Ministère, compte tenu de sa compétence, entend soutenir toute entreprise de type « Allo-stop » en contribuant à l'installation d'un système de communication permettant de recevoir les offres de places et les demandes de transport.

ENJEU 2 : LES DÉPLACEMENTS INTERRIVES DANS UNE PERSPECTIVE DE DEMANDE CROISSANTE

L'augmentation de la population en Chaudière-Appalaches, de l'ordre de 20 % entre 1971 et 1996, s'est concentrée principalement sur le territoire de la ville de Lévis. En effet, la hausse observée est attribuable, à un peu plus de 80 % à la croissance de la population sur le territoire des MRC des Chutes-de-la-Chaudière et de Desjardins. L'évolution prévisible de la population pour la période de 1996 à 2016 est de 22 % pour le territoire de la ville de Lévis, alors qu'elle est de 4,2 % pour l'ensemble de la région ([carte 2](#)). La concentration de la hausse démographique se poursuivra, vraisemblablement, sur le territoire de la ville de Lévis, où l'on prévoit une augmentation importante du nombre de ménages. Cette tendance conforte l'hypothèse d'une croissance significative de la demande en transport, qui ne sera pas sans conséquences sur les liens interrives.

En outre, la demande en transport et l'utilisation des liens interrives seront influencés par des facteurs démographiques tels que le vieillissement de la population qui entraînera une diminution de la proportion de jeunes qui constituent la clientèle privilégiée du transport en commun. Ce mode de transport, quoique en nette progression en nombre de déplacements effectués entre 1993 et 1998 (121 % d'augmentation pour l'arrondissement Chutes-de-la-Chaudière-Ouest et 25,6 % pour les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins)⁷, est en perte de vitesse par rapport aux autres moyens de transport, les déplacements en direction nord à la période de pointe du matin étant effectués, selon l'enquête O-D de 1996, en très grande majorité en automobile soit à 86,5 % (71,6 % conducteur seul et 14,9 % conducteur avec passagers). Seulement 8,6 % des déplacements s'effectuent en transport en commun, et le service de traversier ne compte que pour 2,5 %. De plus, ce dernier est utilisé principalement pour des déplacements de proximité entre les villes de Québec et de Lévis, les résidants du quartier de Lévis représentant, à la période de pointe du matin, 92,4 % des usagers du traversier.

La majorité des usagers du transport en commun de l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest⁸ ont pour destination la rive nord. Quant à ceux qui résident dans les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins⁹, un peu plus de 40 % l'utilisent pour se diriger vers la rive nord à la période de pointe du matin. C'est le secteur de Lévis qui est le plus autonome, la majorité des déplacements qui y sont effectués se faisant à l'intérieur même du territoire.

⁷ Au total, en 1998, 2 635 438 déplacements ont été effectués en transport en commun par les trois services qui desservent la rive sud de Québec.

⁸ En 1996, les usagers du transport en commun de l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest sont ceux qui utilisent l'OMITCC (maintenant Société de transport de Lévis).

⁹ Ces usagers sont ceux du Réseau Trans-Sud (maintenant Société de transport de Lévis).

Bien que, selon l'enquête O-D de 1996, la part de la traverse de Lévis dans l'offre de services de transport en commun soit relativement faible à la période de pointe du matin (2,5 % des déplacements), celle-ci transporte un nombre relativement élevé de passagers en dehors des périodes de pointe. En observant l'évolution de l'utilisation de ce service depuis 1997-1998, on constate une augmentation de 18,5 % du nombre de passagers transportés, de 20,6 % du nombre de véhicules motorisés et de près de 57 % du nombre de bicyclettes.

Si les réseaux de transport en commun sont sous-utilisés, il n'en va pas de même du réseau routier. Les inventaires réalisés dans le cadre du *Diagnostic* révèlent en effet qu'en 2000 les tronçons des autoroutes Jean-Lesage (20) et Robert-Cliche (73) à l'approche sud et sur le Pont Pierre-Laporte ont atteint leur capacité (carte 3).

À la lumière de ces constats, qui font état de l'évolution de la population et du profil des usagers des ponts, on conclut que l'encombrement qu'on connaît actuellement n'est pas appelé à diminuer. En effet, bien que certains facteurs soient susceptibles d'en limiter la progression, le vieillissement de la population, la fragmentation des ménages et le travail autonome par exemple, qui entraîneront des changements quant au choix du lieu de résidence et aux habitudes de transport, le niveau actuel de trafic sur les deux ponts devrait poursuivre sa tendance à la hausse si aucune mesure n'est prise pour favoriser un transfert modal. D'ailleurs, le nombre de déplacements estimés en fonction du scénario établi par le Ministère¹⁰ pour la période allant de 1996 à 2021 croît de 25,2 % (35 970 déplacements supplémentaires) pour le territoire correspondant à celui de la MRC des Chutes-de-la-Chaudière et de 12,7 % (16 700 déplacements supplémentaires) pour celui de la MRC de Desjardins, et ce, durant une période couvrant 24 heures.

Ainsi, compte tenu de l'importance des échanges quotidiens entre la rive nord et la rive sud, de l'augmentation prévue des déplacements et des problèmes de congestion, les mesures qui seront prises dans les prochaines années viseront principalement à améliorer l'offre de transport en commun et à accroître son utilisation ainsi qu'à optimiser l'utilisation des réseaux de transport existants.

¹⁰ Ministère des Transports du Québec, *Déplacements des personnes dans l'agglomération de Québec : Scénario prévisionnel 2021 tendanciel*, Service de la modélisation des systèmes de transport, octobre 2001.

2.1 ORIENTATION : AMÉLIORER LES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN ET ACCROÎTRE LEUR UTILISATION

L'augmentation constante du nombre de déplacements interrives oblige les acteurs en transport à trouver des solutions qui permettent à la fois de répondre à la demande et de protéger l'environnement et la qualité de vie. À cet égard, le transport en commun est considéré comme le mode de transport ayant le moins d'effets négatifs sur l'environnement. Or, si le nombre d'usagers du transport en commun augmente, la voiture reste encore le choix privilégié par la très grande majorité des gens. Ces habitudes de transport ne pourront vraisemblablement pas être modifiées à court ou à moyen terme sans une action concertée en faveur du transport en commun.

Les formes d'aménagement urbain et d'occupation du territoire, la flexibilité qu'offre l'automobile et un réseau de transport en commun qui ne semble pas répondre adéquatement aux besoins de la population comptent parmi les facteurs à l'origine des problèmes qu'on observe dans les déplacements interrives et expliquent en partie les difficultés rencontrées pour favoriser le transfert modal.

En dépit de ces obstacles, l'objectif est d'augmenter la part des déplacements en transport en commun entre les deux rives, tant par l'autobus que par le traversier. Sans avoir la prétention de changer complètement les habitudes de transport, le Ministère entend mettre en œuvre des mesures visant à augmenter à la fois le nombre et la proportion des déplacements qui sont effectués en transport en commun.

2.1.1 OBJECTIF : AUGMENTER LA PART DES DÉPLACEMENTS RÉALISÉS EN TRANSPORT EN COMMUN ENTRE LES DEUX RIVES, TANT PAR L'AUTOBUS QUE PAR LE TRAVERSIER

MOYENS D'ACTION

- ↪ Mise en application des recommandations du « Projet de lien interrives et de réseau de transport collectif de l'agglomération de la capitale nationale du Québec » :

La Direction régionale entend poursuivre sa collaboration avec les partenaires engagés dans ce projet, pour la réalisation des différents volets (voie réservée et feux prioritaires, reconstruction du pont de la route 132 enjambant la rivière Chaudière à l'approche sud du pont de Québec, centre d'échanges, stationnements incitatifs, etc.).

- ↪ Ajustement de la contribution financière aux services de transport en commun :

La Direction de la Chaudière-Appalaches et ses partenaires dans l'organisation du transport en commun sur le territoire de la ville de Lévis (et le cas échéant, dans les agglomérations admissibles à une aide) s'entendent sur l'importance de revoir la répartition des droits versés au Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun, et ce, de façon à améliorer la qualité des services offerts.

- ↪ Analyse des déplacements effectués en transport en commun :

De manière à mieux cibler les besoins en matière de transport en commun et de répondre à l'évolution de la demande en matière de déplacements, la Direction régionale entend participer techniquement et financièrement à la réalisation d'enquêtes origine-destination (O-D).

2.2 ORIENTATION : OPTIMISER L'UTILISATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANTS

L'aggravation des problèmes de congestion dans les déplacements interrives nécessite l'adoption de mesures pour améliorer la capacité du réseau routier. Ces mesures devront porter sur des points précis, plus particulièrement aux approches des ponts de Québec et Pierre-Laporte.

La capacité des axes routiers aux approches des ponts est atteinte. Le développement du transport en commun pourrait contribuer, dans une certaine mesure, à stabiliser la pression exercée sur ces tronçons, mais cette mesure ne peut à elle seule régler tous les problèmes. Les déplacements interrives ne sont pas seuls en cause, et la situation est complexe. En effet, la coexistence de divers types de déplacements génère des conflits (circulation locale et de transit; circulation interne et interrives) et la complémentarité entre les réseaux routiers supérieur et local, qui comporte certaines limites, nuisent à leur efficacité. De plus, l'évolution du marché de l'emploi sur la rive sud de Québec pourrait également influencer, à moyen et à long termes, le portrait des déplacements entre les deux rives.

Par ailleurs, en facilitant l'écoulement de la circulation entre les deux rives, on obtient des résultats positifs, tout autant pour la circulation routière que pour l'efficacité du transport en commun et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

2.2.1 OBJECTIF : 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

MOYENS D'ACTION

- ↪ Réalisation d'une étude portant sur la circulation interrives et les infrastructures de transport dans les axes est-ouest et nord-sud sur le territoire de la ville de Lévis, notamment sur la fonctionnalité de l'échangeur de l'autoroute Jean-Lesage (20) - route Kennedy (173) :

La Direction de la Chaudière-Appalaches s'est engagée dans la réalisation d'une étude qui a pour objet l'identification des problèmes de circulation actuels et prévisibles à long terme, notamment ceux relatifs à la capacité et à la fonctionnalité des autoroutes 20 et 73 ainsi qu'à l'échangeur à l'approche sud du pont Pierre-Laporte. De plus, à la suite de l'étude réalisée par le comité du lien sous-fluvial, un volet de la présente étude vise à connaître la valeur économique du projet et à mesurer, jusqu'à un certain point, son acceptabilité environnementale et sociale. Le financement et les possibilités de partenariat privé/public seront également analysés dans le cadre de cette étude.

- ↗ Poursuite de la mise en place du Centre régional de gestion de la circulation :

La Direction de la Chaudière-Appalaches entend procéder à l'installation de panneaux à messages variables sur les autoroutes 20 et 73 à l'approche des ponts Pierre-Laporte et de Québec et ce, de façon à procéder à une meilleure gestion de la circulation.

2.2.2 OBJECTIF : SOUTENIR TOUTE MESURE VISANT À LIMITER L'USAGE DE L'AUTOMOBILE, PLUS PARTICULIÈREMENT SUR LES PARCOURS MENANT AUX PÔLES D'EMPLOI

MOYENS D'ACTION

- ↗ Promotion de l'utilisation du transport en commun et du covoiturage :

Le Ministère entend promouvoir auprès des grands employeurs des villes de Québec et de Lévis la création de programmes visant à favoriser l'utilisation du transport en commun chez leurs employés et à inciter ceux qui se rendent au travail en voiture à prendre avec eux des passagers.

- ↗ Amélioration du lien cyclable sur le pont de Québec et à ses approches :

La Route verte dans le secteur du pont de Québec présente, pour les cyclistes, des lacunes sur le plan de la sécurité. Les approches ainsi que la voie cyclable sur le pont ne possèdent pas les caractéristiques géométriques appropriées pour de tels aménagements. Dans une perspective de promotion du vélo à des fins utilitaires, la Direction de la Chaudière-Appalaches entend corriger la situation, en collaboration avec ses partenaires.

ENJEU 3 : L'IMPORTANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT POUR LA CIRCULATION DES MARCHANDISES ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE

En plus du transport local, urbain et interurbain, où de grandes quantités de marchandises sont transportées annuellement, la région a des relations commerciales avec les autres provinces du Canada et les États-Unis. En effet, en 1997, 246 établissements manufacturiers de la région expédiaient à destination des autres provinces canadiennes pour près de 1,5 milliards de dollars de marchandises, ce qui représentait 46 % des expéditions hors Québec¹¹. La principale destination de ces marchandises sur le marché canadien est l'Ontario (26,4 %), puis suivent les provinces de l'Atlantique, d'assez loin (12,3 %). La nature de ces échanges commerciaux confirme l'importance de la vocation de transit de l'autoroute 20, particulièrement dans sa portion ouest (carte 4).

Quant aux échanges commerciaux entre la région et les États-Unis, en 1997, 247 établissements manufacturiers (64 %) expédiaient des marchandises vers les États-Unis, pour une valeur de près de 1,6 milliard de dollars, ce qui représentait 49,3 % de la valeur totale des exportations québécoises. De plus, on note à l'échelle du Québec une concentration des exportations vers la région du nord-est américain, celles-ci atteignant en 1998 44,4 % de la valeur totale des exportations du Québec vers les États-Unis. Cette proximité géographique favorise l'utilisation du camion comme moyen de transport : vers les États du nord-est, la part du camion atteignait son maximum en 1998, avec 80,5 % du total des exportations¹².

La situation de la région dans l'axe de la route 173 (201, au sud de la frontière dans l'État du Maine) est donc déterminante quant à l'accès au marché américain. De fait, la route 173 est l'une des cinq routes du Québec, avec la route 133 et les autoroutes 15 et 55, les plus utilisées par les transporteurs routiers dans les échanges commerciaux avec les États-Unis. Au poste frontière d'Armstrong, le nombre de passages quotidiens de camions a varié de 247 en 1986 à 351 en 1996, ce qui représente une hausse de 42,1 % (8,7 % du total des passages aux différents postes frontaliers du Québec). Selon une étude réalisée en 1999, 3,3 % du volume de marchandises exportées y transite, principalement en provenance des régions de Montréal, de Laval, de Lanaudière, de la Mauricie et de Québec¹³.

¹¹ Selon les données de 1997 compilées par le ministère de l'Industrie et du Commerce, Direction de l'analyse économique. La valeur des exportations est calculée selon la première destination connue, un établissement pouvant avoir une ou plusieurs destinations.

¹² Gervais Parent avec la collaboration de Yvon Gaudet, *Exposé de la situation et tendances du transport dans les échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis*, ministère des Transports, octobre 1999.

¹³ KPMG-AGRA Monenco Québec, *Étude sur le transport des marchandises au Québec : Rapport final*, Montréal, décembre 1999, 174 p.

Le bois d'œuvre est parmi les principaux produits (avec le matériel de transport, les meubles et les articles d'ameublement) exportés par le Québec vers les États-Unis, en augmentation de 53,6 % entre 1995 et 1998. C'est également l'un des principaux produits exportés vers les États du nord-est américain, en hausse de 47,9 %¹⁴. La région de la Chaudière-Appalaches occupe à ce titre une part importante du marché, avec ses 167 usines de transformation du bois recensées en l'an 2000. Cette activité de première transformation, jumelée au trafic des marchandises en transit dans la région, génère un nombre élevé de déplacements, pour l'importation de bois rond destiné à l'approvisionnement des scieries, d'une part, et l'exportation du bois d'œuvre vers les marchés extérieurs, du Canada ou d'ailleurs, d'autre part.

À cet égard, la réhabilitation du réseau ferroviaire du Québec Central contribue à limiter les effets du transport lourd sur les routes de la région en plus de diversifier l'offre en transport, ce qui permet de profiter des avantages de la concurrence. La présence d'une telle infrastructure dans la région de la Chaudière-Appalaches constitue un atout majeur pour soutenir les entreprises locales, en leur facilitant l'accès aux marchés régionaux, nationaux et internationaux et en favorisant le développement des exportations (carte 5).

Par ailleurs, l'utilisation croissante du transport routier est directement liée à la capacité de ce dernier à répondre adéquatement aux besoins particuliers des entreprises. La structure manufacturière en Chaudière-Appalaches, composée à 64 % de PME, son dynamisme et son étalement sur l'ensemble du territoire font que le camion est souvent le seul moyen d'acheminement efficace des marchandises pour plusieurs entreprises. Disposant d'un réseau routier bien développé, le camionnage représente, en plusieurs endroits sur le territoire, un pourcentage important de la circulation routière. D'ailleurs, le nombre de camions lourds immatriculés dans la région a augmenté de près de 7 % entre 1995 et 2000, alors que pour l'ensemble du Québec il augmentait durant la même période de seulement 3,7 %. Cette situation n'est pas sans effets sur la sécurité des usagers de la route (nombre d'accidents impliquant un camion) et des riverains (traversées d'agglomération), sur la conservation du patrimoine routier (non-respect des limitations de charges) et la consommation d'énergie (augmentation de la pollution par les moteurs diesels).

L'amélioration de l'efficacité du réseau routier passe donc par plusieurs mesures dont la promotion de la multimodalité (choix des modes) et de l'intermodalité (usage de plusieurs modes sur un même itinéraire) par l'établissement d'infrastructures qui permettent l'interface entre les modes ainsi que l'acheminement complet des marchandises selon le principe du « juste à temps » (où le camion reste le plus efficace) au meilleur coût possible pour les entreprises. De plus, le recours aux nouvelles technologies de l'information et des communications en transport est également un facteur qui devrait permettre

¹⁴ Le différend sur le bois d'œuvre résineux entre le Canada et les États-Unis pourrait modifier cette tendance.

l'amélioration de l'offre et la réduction des répercussions sur l'environnement, par l'optimisation des déplacements et des chargements¹⁵.

La fluidité de la circulation des marchandises et la contribution du réseau de transport au développement de l'économie régionale reposent donc sur une diversification de l'offre et sur la cohérence des actions du Ministère et de ses partenaires en vue de développer les autres modes, dans la perspective du développement durable.

3.1 ORIENTATION : FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE EN TRANSPORT POUR LES ENTREPRISES DE LA RÉGION

Le réseau routier en soutien au commerce extérieur correspond aux routes les plus fréquemment empruntées par les transporteurs pour acheminer les marchandises à destination des États-Unis et des autres provinces du Canada. En Chaudière-Appalaches, les données sur le nombre de camions (selon le débit journalier moyen) sur les principales autoroutes et routes nationales montrent que les autoroutes 20 et 73 ainsi que les routes 173, 277 et 112 sont les corridors de transport les plus sollicités pour desservir les marchés extérieurs. Il est donc essentiel d'assurer sur ces routes des conditions de circulation optimales.

Bien développé, offrant plusieurs itinéraires pour desservir les entreprises de la région, le réseau routier de la Chaudière-Appalaches nécessite toutefois, en raison de son âge, des travaux de réfection et d'entretien importants et coûteux. Par ailleurs, la croissance démographique, l'augmentation de l'activité économique et l'accroissement des échanges internationaux font que la construction de nouveaux liens est devenue nécessaire pour assurer des services de transport rapides, souples et fiables.

Le réseau routier en soutien au commerce extérieur joue un rôle majeur pour l'essor de l'économie de la région, et du Québec en général. À ce titre, il constitue une priorité dans notre plan d'action. L'orientation adoptée par la Direction territoriale prévoit la réalisation, en priorité, de tous les types de travaux (amélioration, réfection ou construction) sur les grands corridors de commerce situés sur son territoire.

¹⁵ Selon les données de l'enquête O-D de 1998, à peu près 25 % des camions interceptés circulaient vides.

3.1.1 OBJECTIF : ASSURER DES LIENS ROUTIERS EFFICACES POUR SOUTENIR LE COMMERCE EXTÉRIEUR (ÉCHANGES COMMERCIAUX AVEC LES AUTRES PROVINCES CANADIENNES ET LES ÉTATS-UNIS)

MOYENS D'ACTION

- ↗ Prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges :

Le ministère des Transports entend poursuivre les étapes préparatoires et, par la suite, réaliser les travaux de construction du prolongement de l'autoroute jusqu'à Saint-Georges selon les phases prévues, et ce, en informant et en consultant la population à des étapes clé du processus.

- ↗ Amélioration de la route 173 entre Beauceville et le poste frontière d'Armstrong dans la municipalité de Saint-Théophile :

Le Ministère compte réaliser des travaux de réaménagement de la route 173 à Beauceville, à Notre-Dame-des-Pins ainsi qu'à Saint-Georges. De plus, la Direction entend planifier et réaliser les travaux qui auront été inscrits à la programmation quinquennale, compte tenu de l'état insatisfaisant de la chaussée (confort de roulement et orniérage) et des caractéristiques géométriques inadéquates de certaines sections de la route.

- ↗ Gestion de la circulation ou travaux d'amélioration sur les tronçons susceptibles d'atteindre leur capacité d'ici 2015, notamment les tronçons en perte de fonctionnalité aux approches des ponts, sur l'A-20 entre les routes 116 et 173 dans la ville de Lévis ainsi que sur la route 112 :

Les relevés de circulation ont permis de déterminer que certains tronçons de routes pourraient atteindre leur capacité à l'intérieur de l'horizon du plan de transport. C'est le cas de l'autoroute Jean-Lesage (A-20) qui fera l'objet d'une évaluation globale de la problématique des déplacements dans les axes nord-sud et est-ouest sur le territoire de la ville de Lévis. Quant à la route 112, dans le secteur de Thetford Mines, elle fera l'objet d'une évaluation plus précise dans le cadre d'une étude d'opportunité avant la planification des travaux visant à en améliorer la fonctionnalité.

3.1.2 OBJECTIF : DOCUMENTER LES FLUX DES MARCHANDISES GÉNÉRÉS PAR LES ENTREPRISES DE LA RÉGION

MOYEN D'ACTION

- ↗ Enquête auprès des entreprises (entreprises manufacturières, grossistes, distributeurs) et des transporteurs :

La Direction de la Chaudière-Appalaches entend, pour atteindre cet objectif, participer techniquement et financièrement à une telle étude avec des partenaires notamment, le CRCD, le CLD et le MIC.

3.2 ORIENTATION : FAVORISER L'INTERMODALITÉ POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

L'objectif fixé par le Ministère quant à la réhabilitation du réseau ferroviaire du Chemin de fer Québec Central (CFQC) a été atteint. En effet, la totalité des voies désignées pour faire l'objet d'une remise en fonction du service ont été réhabilitées et l'entreprise est parvenue, en seulement deux années d'activité, à 25 % du nombre de wagons en circulation nécessaires pour atteindre sa rentabilité, soit l'équivalent de 12 000 à 15 000 wagons par an. La construction de centres de transbordement et d'embranchements industriels témoigne de l'activité générée par la remise en fonction du rail. L'aménagement de trois points d'interconnexion permettant d'accéder au réseau ferroviaire continental est, par ailleurs, un facteur déterminant quant à la capacité des entreprises à offrir un service concurrentiel.

L'avenir du CFQC apparaît très prometteur. Cependant, les conditions du marché, notamment pour le bois d'œuvre résineux, et la concurrence entre les transporteurs créent des situations sur lesquelles le ministère des Transports n'a aucun contrôle. Grâce au *Programme d'aide aux infrastructures de transport ferroviaire*, des mesures peuvent toutefois être prises pour améliorer la compétitivité du service et assurer le maintien et le développement du service de transport des personnes (les Trains touristiques de Chaudière-Appalaches inc.). De fait, l'augmentation du transport de marchandises implique que des voies d'évitement soient aménagées pour permettre la cohabitation des deux fonctions. Par ailleurs, la pression exercée sur les grandes entreprises de transport ferroviaire pour augmenter la capacité des wagons se répercute sur les chemins de fer d'intérêt local (CFIL), qui, pour demeurer compétitifs, doivent à leur tour transporter des charges plus lourdes. Les infrastructures actuelles n'étant pas à même de supporter ces charges, des investissements seront nécessaires. La promotion des services ferroviaires et l'intégration des équipements et infrastructures au milieu bâti sont également essentiels pour assurer la survie de ce mode de transport.

En matière de transport maritime, la *Politique de transport maritime et fluvial* devrait contribuer à l'essor de l'activité portuaire en favorisant des investissements en cette matière. De plus, la profondeur du fleuve et son accessibilité douze mois par année, des terrains vacants offrant un potentiel d'utilisation à des fins portuaires ainsi que des infrastructures routières et ferroviaires bien développées constituent des avantages qui permettent d'envisager la réalisation de projets d'envergure. Quant à l'intermodalité, c'est le transport rail-route qui se développe actuellement sur le territoire de la Chaudière-Appalaches. On y recourt aux systèmes classiques (comme les wagons porte-conteneurs à deux niveaux ou à conteneurs gerbés, ou les semi-remorques sur wagons plats) l'utilisation des nouvelles technologies nécessitant des conditions qui ne sont pas réunies dans la région, notamment la manutention d'un volume très important de marchandises. La possibilité de recourir au transport maritime pourrait permettre de développer considérablement l'intensité de l'activité intermodale.

3.2.1 OBJECTIF : FAVORISER LE MAINTIEN ET LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR TRAIN

MOYENS D'ACTION

- ☞ Conservation et réfection des infrastructures ferroviaires existantes :

Le Ministère procédera à l'analyse des demandes qui lui seront adressées dans le cadre du Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire. Considérant que la totalité des voies qui devaient être réhabilitées l'ont été depuis la création du programme, d'autres demandes relatives au développement et à la consolidation des services de transport ferroviaires des personnes et des marchandises pourraient être faites. Par ailleurs, la Direction régionale entend s'assurer que les infrastructures ferroviaires offrent une bonne accessibilité, tant par des embranchements ferroviaires donnant accès aux entreprises que pour les centres de transbordement situés à proximité du réseau routier.

- ☞ Promotion de l'utilisation des services ferroviaires dans la région :

Dans le cadre de ses responsabilités relatives à l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de sa participation à diverses tables régionales sur le développement économique et les diverses questions de transport, la Direction régionale entend fournir des avis et, le cas échéant, un soutien aux acteurs locaux et régionaux pour les aider à faire la promotion du service ferroviaire.

3.2.2 OBJECTIF : ÉVALUER LES POTENTIELS DE LA RÉGION EN MATIÈRE DE TRANSPORT MARITIME

MOYEN D'ACTION

- ☞ Soutien aux activités de prospection et de développement des marchés en vertu du *Programme d'aide en transport maritime et réalisation d'une étude sur la question :*

La Direction régionale entend collaborer aux études et travaux initiés par la Table régionale sur les transports en matière de transports maritime et intermodal des marchandises.

3.2.3 OBJECTIF : FAVORISER L'INTERMODALITÉ DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES, POUR L'APPROVISIONNEMENT ET L'EXPÉDITION

MOYEN D'ACTION

- ☞ Aménagement d'équipements et d'infrastructures à vocation intermodale :

Les projets d'équipements intermodaux faisant appel au transport maritime peuvent également constituer un atout pour la région, et toute initiative dans ce domaine sera appuyée, notamment dans le cadre du Programme d'aide en transport maritime.

ENJEU 4 : DES DÉPLACEMENTS SÉCURITAIRES POUR TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE GRÂCE À DES INFRASTRUCTURES FONCTIONNELLES ET MIEUX ADAPTÉES À LEUR VOCATION

Dans l'élaboration de son plan stratégique, comme dans tous les volets de sa mission, le Ministère place la sécurité au premier plan de ses préoccupations. En effet, dans le but de contribuer à l'essor économique de la région, il se doit d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises, notamment par des infrastructures sécuritaires et fonctionnelles.

Les données sur les accidents dans la région de la Chaudière-Appalaches révèlent certaines particularités. Tout d'abord, il survient proportionnellement plus d'accidents mortels sur le réseau routier supérieur sous la responsabilité du Ministère en Chaudière-Appalaches qu'ailleurs au Québec. Comparativement à la moyenne québécoise, la région de la Chaudière-Appalaches est, en proportion, le théâtre d'un plus grand nombre d'accidents ayant des conséquences majeures (morts et blessés graves)¹⁶ et de près de deux fois plus d'accidents impliquant des conducteurs de 16 à 24 ans (23 % contre 12,5 % pour le Québec). C'est dans les secteurs ruraux, où les limites de vitesse permettent de rouler à plus de 70 km/h, que se produisent la majorité des accidents mortels. On note en outre que, sur certains axes routiers, il y a une proportion plus élevée d'accidents impliquant des véhicules lourds. C'est le cas des autoroutes 20 et 73 ainsi que des routes 112, 173 et 204 où on observe sur plusieurs tronçons un pourcentage de camions dépassant 15 % et représentant même à certains endroits 25 % de tous les véhicules.

De plus, la moitié des accidents se produisent sur seulement 7 % du réseau routier sous la responsabilité du Ministère, et l'urbanisation de certains axes majeurs n'est pas étrangère à cette situation (carte 6). En effet, l'indice global d'insécurité¹⁷ traduit souvent une perte de fonctionnalité, particulièrement dans les traversées d'agglomération (multiplication des accès). D'autres facteurs peuvent être à l'origine d'un indice d'insécurité élevé, notamment des pentes¹⁸ et des courbes¹⁹ dont la conception est inadéquate en raison du débit de circulation et de la vocation de la route. Les possibilités de dépassement²⁰ sont également limitées par les pentes, les courbes et les carrefours, ce qui compromet dans certains cas la sécurité des usagers de la route (carte 7).

¹⁶ Au total, pour les années 1997 à 1999, 684 accidents mortels et avec blessés graves se sont produits en Chaudière-Appalaches, ce qui représente 4,4 % du total des accidents, comparativement à 3,2 % pour le Québec. Les plus récentes données tirées du *Bilan routier 2001 de la SAAQ* font état d'une baisse de 42 % des accidents mortels (32 décès de moins) et de 7 % des accidents avec blessés graves entre 2000 et 2001, en Chaudière-Appalaches.

¹⁷ L'indice global d'insécurité tient compte, entre autres, du nombre d'accidents, de leur gravité, de la fréquence au km et du débit de circulation.

¹⁸ 10 % des pentes (146/1450) peuvent présenter des difficultés pour les conducteurs car elles excèdent les valeurs critiques de conception.

¹⁹ 9 % des courbes (130) ont un rayon inférieur à 250 mètres et sont susceptibles de nuire à la sécurité des usagers.

²⁰ 21 % (600 km) du réseau est limité quant aux possibilités de dépassement.

En ce qui concerne les facteurs naturels et environnementaux, le réseau routier traverse, principalement dans les secteurs de la Beauce et de l'Amiante, plusieurs habitats du cerf de Virginie (ravages). L'augmentation, ces dernières années, de la population de cervidés n'est pas sans accroître les risques de collision sur certains tronçons de routes (carte 8). D'autres axes sont battus par des vents latéraux tellement forts qu'en période hivernale ils sont exposés à la poudrierie. Ces routes présentent un risque accru à cause de leur orientation géographique et de l'absence de protection adéquate à leurs abords (carte 9).

D'autre part, l'étude des principaux corridors routiers de la région a montré que plusieurs étaient en perte de fonctionnalité, c'est-à-dire que les aménagements de type urbain réalisés aux abords des routes, dans des zones prévues pour des vitesses de plus de 50 km/h, ont eu pour effet d'augmenter le nombre d'accès (résidentiel, commercial et institutionnel), générant ainsi des conflits entre les usages (circulation locale et de transit) et augmentant les risques d'accidents (carte 10). Il s'agit principalement des corridors de la route 132, urbanisée dans une proportion de 69,4 %, et de la route 173, urbanisée à près de 72 %. Parmi les routes nationales, la 112 est également touchée par l'urbanisation à ses abords (52,4 %), ainsi que les routes régionales 108 (53,3 %) et 116 (52,4 %).

À l'augmentation du nombre d'accès sur les routes sous la responsabilité du Ministère, s'ajoute la présence de nombreuses intersections avec les sentiers de véhicules hors route (VHR), qui sont la source de conflits potentiels avec les autres usagers de la route. La sécurité des cyclistes est également une préoccupation pour le Ministère. L'aménagement de la Route verte témoigne d'ailleurs de sa volonté de donner à ces usagers de la possibilité de rouler en toute sécurité. Toutefois, plusieurs tronçons de la Route verte sont aménagés sur des accotements asphaltés le long d'axes routiers à fort débit, ce qui exigera des travaux pour les rendre plus sécuritaires.

Les problèmes liés à la sécurité et à la fonctionnalité du réseau routier sont complexes, car les risques sont de nature très diverse. Le Ministère devra composer à la fois avec des problèmes d'urbanisation et avec les phénomènes naturels, et s'entendre avec les acteurs du milieu, qui jouent un rôle clé dans les décisions relatives aux usages permis aux abords du réseau et à la planification des sentiers qui le traversent.

4.1 ORIENTATION : AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES

Les problèmes de sécurité routière sont multiples et variés. Ils peuvent être liés au comportement des usagers de la route (automobilistes, camionneurs, motoneigistes, quadistes, cyclistes ou piétons), à l'état et à la géométrie du réseau routier, ou encore à des causes naturelles (particularités de l'environnement, conditions atmosphériques, etc.).

Le bilan des accidents routiers en Chaudière-Appalaches préoccupe les autorités régionales du Ministère, à cause de la position qu'occupe la région par rapport à l'ensemble du Québec. En effet, on y enregistre plus d'accidents mortels et graves, et les jeunes conducteurs y sont nettement plus nombreux à être impliqués dans des accidents qu'ailleurs au Québec.

La volonté d'améliorer la sécurité se concrétisera dans des objectifs précis, qui nécessiteront des moyens d'action axés sur les aspects les plus aigus du problème.

4.1.1 OBJECTIF : PRIVILÉGIER LES TRAVAUX SUR LES SITES À CONCENTRATION ÉLEVÉE D'ACCIDENTS ET SUR LES ÉLÉMENTS D'ABORDS DE ROUTE INADÉQUATS

MOYENS D'ACTION

- ↪ Analyse des sites présentant une concentration élevée d'accidents ainsi qu'un indice d'insécurité élevé (notamment les routes 112, 116, 173, 175) en vue de déterminer les causes des problèmes et d'apporter les solutions appropriées :

La Direction entend concentrer ses efforts sur les sites les plus à risque du point de vue de la sécurité. De plus, afin de tenir à jour le bilan des accidents qui ont lieu sur le réseau routier de la Chaudière-Appalaches, la Direction continuera d'en faire le relevé systématique, de façon à alimenter le « Diagnostic de sécurité routière ».

- ↪ Planification et réalisation des travaux prévus dans le cadre des études réalisées dans l'axe des routes 173 et 277 :

Le Ministère a réalisé deux études d'opportunité dans l'axe des routes 173 et 277 entre Pintendre et Sainte-Claire afin d'identifier les problématiques de sécurité routière et de proposer des solutions d'amélioration. Parmi les interventions retenues, le réaménagement à 4 voies divisées par une bande centrale est prévu sur le tronçon de la route 173 compris entre Pintendre et l'entrée nord de Saint-Henri et le réaménagement à 2 voies divisées de la route 277 dans la traversée d'agglomération de Saint-Henri, ceux-ci ayant fait l'objet d'une étude d'impact, et ultérieurement, sur la portion située entre l'entrée sud de Saint-Henri et l'entrée nord de Saint-Anselme. Le Ministère prévoit de plus le réaménagement, en section urbaine, de la route 277 traversant les municipalités de Sainte-Claire et de Saint-Anselme.

- ↵ Mise sur pied d'un programme de protection des éléments d'abords de route qui présentent un risque pour la sécurité :

La Direction a mis sur pied un programme de détection et de correction d'éléments d'abords routiers qui présentent un risque pour la sécurité. Les travaux visent les piliers des structures, les attaches de glissières aux parapets des structures, la fragilisation des lampadaires, le déplacement de la signalisation latérale et le traitement des extrémités de ponceaux transversaux. La priorité sera accordée, dans l'ordre, aux autoroutes et aux routes nationales, puis aux routes régionales et collectrices.

- ↵ Amélioration de la sécurité des accès dangereux le long des axes de circulation majeurs :

La configuration et la multiplication des accès sont des facteurs d'insécurité pour les usagers de la route et les riverains. Ce problème est connu du Ministère, et des travaux d'inventaire des accès non conformes aux critères établis dans le « cadre territorial de gestion des accès » sont en cours et se poursuivront. Les accès non conformes qui auront été répertoriés seront corrigés au moment des travaux majeurs d'amélioration et de conservation des chaussées.

- ↵ Signature de protocoles d'entente avec les municipalités dans le cadre des travaux devant être exécutés à l'intérieur des traversées d'agglomération :

La Direction entend profiter des travaux réalisés dans le cadre des protocoles d'entente signés avec les municipalités en matière d'assainissement des eaux, pour intégrer certains travaux relatifs à l'amélioration des traversées d'agglomération.

4.1.2 OBJECTIF : CONTRIBUER À LA SENSIBILISATION ET À LA RECHERCHE DE SOLUTIONS POUR LES USAGERS CONSIDÉRÉS LES PLUS À RISQUE, NOTAMMENT LES JEUNES DE 16 À 24 ANS

MOYEN D'ACTION

- ↵ Organisation d'une campagne de sensibilisation :

Le Ministère entend participer à l'organisation de campagnes de sensibilisation visant les jeunes conducteurs et les propriétaires de bars et de restaurants, afin d'améliorer le bilan des accidents routiers en Chaudière-Appalaches.

4.1.3 OBJECTIF : DIMINUER LE NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS ET GRAVES IMPLIQUANT DES VÉHICULES LOURDS

MOYEN D'ACTION

- ↵ Analyse des causes des accidents impliquant les véhicules lourds :

Tout en continuant à faire le suivi des accidents mortels et à exécuter les travaux jugés nécessaires, la Direction entend documenter les causes des accidents impliquant des véhicules lourds en participant au « Projet pilote sur des collisions majeures impliquant un véhicule lourd ». Ce projet vise actuellement les autoroutes Jean-Lesage (A-20) et Robert-Cliche (A-73) et la route 173.

4.1.4 OBJECTIF : AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES UTILISATEURS DE VÉHICULES HORS ROUTE (VHR) AUX INTERSECTIONS AVEC LE RÉSEAU ROUTIER (TRAVERSES)

MOYENS D'ACTION

- ↵ Mise sur pied d'activités d'information et de soutien technique pour la planification des sentiers, dans le but d'assurer la sécurité aux traverses, sur les structures et dans les agglomérations :

Les activités d'information et de soutien technique s'attacheront à sensibiliser les municipalités et les utilisateurs de VHR au respect des normes ainsi qu'aux objectifs de sécurité du Ministère en cette matière.

- ↵ Création d'un comité de travail portant sur le développement de la pratique du quad sur le territoire :

L'augmentation importante du nombre de quads immatriculés dans la région et l'établissement de nouveaux sentiers que celle-ci suppose font en sorte que l'évolution de la pratique de quad dans la région intéresse différents acteurs préoccupés de santé publique, de sécurité et de protection de l'environnement. Ainsi, la Direction propose de s'associer à un comité formé pour documenter les effets de la pratique du quad sur l'environnement et la santé publique, de façon à proposer des mesures visant à mieux l'encadrer et à en limiter les impacts.

4.1.5 OBJECTIF : PRIVILÉGIER LES TRAVAUX VISANT À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LES SITES OÙ IL Y A DE LA POWDRERIE

MOYENS D'ACTION

- ↵ Plantation de haies brise-vent ou de bandes boisées, rehaussement de la route, abaissement des champs, etc. :

Parmi les sites déjà connus, la Direction entend établir les priorités en fonction de la fréquence et de la gravité des accidents et des difficultés que pose l'entretien hivernal, afin de pouvoir réaliser rapidement les travaux nécessaires sur les segments de route les plus à risque du point de vue de la sécurité.

- ↵ Mise en place de mesures particulières dans les schémas d'aménagement des MRC :

Par ailleurs, de manière à éviter la création de nouveaux sites de poudrière, le Ministère entend proposer que des mesures particulières visant à assurer la conservation de bandes boisées soient intégrées dans les schémas d'aménagement des MRC.

4.1.6 OBJECTIF : PRIVILÉGIER LES TRAVAUX VISANT À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LES SITES DE COLLISION AVEC LA GRANDE FAUNE

MOYEN D'ACTION

- ⇒ Implantation de mesures susceptibles d'améliorer la sécurité dans les zones à concentration élevée d'accidents :

Ce problème s'est aggravé en Chaudière-Appalaches, ces dernières années, et il est de plus en plus préoccupant. C'est pourquoi la Direction entend poursuivre les études sur les zones « accidentogènes » répertoriées pour trouver des solutions, établir les priorités et prendre les mesures qui s'imposent.

4.2 ORIENTATION : ACCROÎTRE LA FONCTIONNALITÉ DES AXES DE CIRCULATION MAJEURS

La fonctionnalité du réseau dépend de deux facteurs principaux, soit les caractéristiques géométriques de la route et la gestion des accès au réseau.

Les caractéristiques géométriques

La plupart des routes de la région ont été construites à la fin des années 60 et au cours des années 70 selon les normes de conception et les caractéristiques de la circulation de l'époque. Il n'est donc pas surprenant de voir, par exemple, que la largeur de l'emprise, des voies et des accotements varie peu d'une classe de routes à l'autre. Dans l'ensemble, ces dimensions s'approchent des standards actuels pour les routes à faible débit.

Par ailleurs, les caractéristiques topographiques du territoire, qui est composé de six grandes régions naturelles dont trois ont un relief accidenté, déterminent la configuration du réseau, qui, à plusieurs égards, pose des problèmes pour la fonctionnalité et à la sécurité.

La gestion des accès au réseau routier

L'analyse des traversées d'agglomération dans l'ensemble de la région (dans les zones de 50 km/h) a permis de dénombrer seize secteurs urbains potentiellement à risque dont quatre affichent un bilan plus négatif sur le plan de la sécurité routière (nombre total d'accidents et nombre moyen d'accidents par kilomètre), soit les agglomérations de Saint-Joseph-de-Beauce (route 276), Saint-Martin (route 204), Saint-Pamphile (route 204) et Disraeli (route 112).

Dans les agglomérations où on enregistre un taux d'accidents élevé (selon les critères retenus pour l'analyse), un diagnostic plus précis pour chacune devrait permettre de déterminer la cause du problème et d'apporter, conjointement avec les autorités municipales, les correctifs appropriés. Le contrôle des accès, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des agglomérations, nécessite une concertation entre l'autorité, responsable de l'aménagement routier, le Ministère et l'autorité responsable de l'aménagement du territoire, la municipalité.

4.2.1 OBJECTIF : AMÉLIORER LES CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES DU RÉSEAU ROUTIER, PARTICULIÈREMENT SUR LES ROUTES NATIONALES

MOYENS D’ACTION

- ↗ Correction ou signalisation des courbes sous-standard et des pentes critiques;
- ↗ pavage des accotements :

Toutes les mesures relatives à l'amélioration des caractéristiques géométriques seront déterminées à partir des inventaires déjà réalisés et les travaux seront planifiés en fonction de certains critères dont le débit journalier moyen (DJMA), la fréquence des accidents observés et la présence de camions lourds.

Par ailleurs, le pavage des accotements sur le réseau sous la responsabilité du Ministère, vise actuellement 530 kilomètres de routes. Cette longueur totale inclut cependant les travaux qui seront réalisés dans le cadre de la Route verte. Les critères énoncés pour établir la priorité sont les suivants : En zone urbaine, si la vitesse est inférieure à 50 km/heure ou s'il y a présence de développement linéaire continu; sur les routes du réseau de camionnage (réseau vert), lorsque le DJMA est plus grand que 2000 véhicules par jour; et de façon générale, lorsque le DJMA est supérieur à 4000 véhicules par jour.

4.2.2 OBJECTIF : LIMITER LA MULTIPLICATION DES ACCÈS SUR LES ROUTES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE ET PROCÉDER À UNE MEILLEURE GESTION DES ACCÈS EXISTANTS

MOYENS D’ACTION

- ↗ Intégration de mesures particulières dans les schémas d'aménagement des MRC;
- ↗ signature d'ententes avec les municipalités :

La gestion des accès relève, pour une grande part, des autorités locales et régionales. C'est pourquoi la Direction entend les soutenir dans la planification de leurs outils d'aménagement et dans la réalisation des travaux d'amélioration du réseau routier, ou de tout autres travaux visant à mieux aménager les accès.

ENJEU 5 : LA CONSERVATION DU PATRIMOINE ROUTIER

Cet enjeu est essentiellement lié à l'état du réseau routier et des structures qui le soutiennent. L'évaluation de l'état du réseau routier et les constats qui s'en dégagent renseignent le Ministère sur l'importance des investissements à consentir pour conserver dans un état acceptable, tant pour le confort de l'usager que pour sa sécurité, l'ensemble du réseau dont il est responsable.

Rappelons que l'état du réseau est évalué à partir des paramètres suivants :

- ↳ l'indice de rugosité international (IRI), qui sert à évaluer la qualité de roulement;
- ↳ le pourcentage du réseau où il y a de l'orniérage, celui-ci étant jugé acceptable à partir de 10 mm et nuisible pour la sécurité des usagers à partir de 15 mm;
- ↳ l'indice d'état des structures (IES);
- ↳ la capacité minimale souhaitable qui renseigne sur la fonctionnalité des structures.

Le pourcentage du réseau sous la responsabilité du Ministère où la qualité de roulement est jugée insatisfaisante est passé de 20 à 41 % entre 1995 et 2000. Le pourcentage enregistré en 2000 était plus élevé que pour l'ensemble du réseau routier du Québec, qui se situait à près de 35 %. La région de la Chaudière-Appalaches occupe le 3^e rang quant au nombre de kilomètres où il y a des lacunes par rapport à l'ensemble du réseau du Ministère, juste après l'Île-de-Montréal (62 %) et la région du Lac-Saint-Jean-Ouest-Chibougamau (49 %) ²¹.

Si on examine la situation par classes de routes, le constat est tout aussi préoccupant. En effet, même si les autoroutes présentent le meilleur résultat en fait de conformité pour l'année 2000, le processus de dégradation y est passé de 11 à 29 % entre 1995 et 2000. L'autoroute Jean-Lesage (20) est la route de la région qui compte le plus de kilomètres (101 km) où l'IRI est insatisfaisant. Pour les autres classes de routes, quelle que soit leur vocation, leur état est à peu près semblable, avec des pourcentages présentant des lacunes de 46 % pour les routes nationales, 43 % pour les routes régionales et 42 % pour les routes collectrices. Les routes nationales, qui font partie des grands axes de circulation et qui sont reliées aux autoroutes, sont celles où on enregistre le moins bon résultat. À l'exception des autoroutes, les pourcentages où l'IRI est satisfaisant sont plus faibles en Chaudière-Appalaches, pour toutes les classes de routes, que dans l'ensemble du Québec.

²¹ Ministère des Transports, *État du réseau routier Québécois en termes de confort au roulement : Bilan pour l'année 2000*, Direction du laboratoire des chaussées, Québec, mai 2001, 73 p.

Tout comme pour le confort de roulement, on constate une accélération de la dégradation des chaussées par l'orniérage. Le pourcentage du réseau présentant des ornières est passé de 19 % en 1997 à 18 % en 2000. Ce sont les routes du réseau collecteur qui sont les plus touchées, avec 24 % considérées non conformes. Finalement, mentionnons qu'en 2000 c'était 5 % du réseau sous la responsabilité du Ministère qui comportait des ornières pouvant nuire à la sécurité.

Avec près de 10 % (476)²² de toutes les structures²³ situées sur le réseau sous la responsabilité du Ministère, la Direction de la Chaudière-Appalaches arrive au deuxième rang, après la Direction de l'Île-de-Montréal, quant au nombre de structures. En ce qui concerne les structures municipales, la Direction de la Chaudière-Appalaches arrive au premier rang, avec 15 % (660) de toutes les structures municipales. Près des deux tiers des structures sous la responsabilité du Ministère nécessitent des travaux qui dépassent l'entretien préventif. Près de la moitié (49 %) ont besoin de réparations, et un peu moins du cinquième (17 %), de réfections majeures²⁴. Sur le réseau autoroutier, ce sont 11 % (12) des structures qui nécessitent des réfections majeures, mais il s'agit de structures d'envergure, dont celles qui sont situées dans l'axe du pont Pierre-Laporte.

Quant à la capacité structurale²⁵ des structures en Chaudière-Appalaches, près des trois quarts (74 % soit 837) ont une capacité suffisante. Ce taux augmente à 95 % (433) si on s'en tient uniquement au réseau sous la responsabilité du Ministère. Quant aux structures situées sur le réseau municipal, 59 % (404) ont une capacité suffisante.

L'état du réseau routier en Chaudière-Appalaches, particulièrement celui du réseau routier sous la responsabilité du Ministère, est préoccupant en raison de l'accélération du processus de dégradation de la chaussée et des structures. Le défi ne réside plus dans l'amélioration du niveau de conformité des éléments évalués, mais bien dans le maintien des niveaux actuels.

²² Ce nombre inclut les structures de responsabilité partagée (21), ce qui fait au total 1137 structures (MTQ et local).

²³ Structure : ouvrage d'art servant à relier deux points séparés par une dépression ou un obstacle de plus de 4,5 mètres (ponceaux, ponts, passerelles, tunnels, murs de soutènement).

²⁴ Par réfection majeure on entend habituellement le remplacement de la dalle, le renforcement des systèmes structuraux ou le renforcement des fondations, une combinaison de ces trois types de travaux ou la réparation d'au moins 50 % d'un des éléments de structure mentionnés.

²⁵ Le classement des structures est divisé en deux catégories :

↳ les ouvrages d'art qui ont une capacité structurale suffisante pour répondre adéquatement aux besoins des usagers et qui ne constituent pas une barrière pour les camions;

↳ les ouvrages d'art qui peuvent constituer une barrière pour certains véhicules lourds (capacité limitée).

5.1 ORIENTATION : MAINTENIR ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

Tout comme ce fut le cas dans les autres régions du Québec, la construction du réseau routier qui dessert la région de la Chaudière-Appalaches s'est échelonnée pour l'essentiel sur les trois dernières décennies. La construction de certaines routes ou de certains tronçons remontant à une trentaine d'années, des infrastructures ont atteint, ou vont bientôt atteindre, leur durée de vie utile et devront faire l'objet de travaux d'envergure.

Il en est de même pour les structures dont la capacité à supporter les charges a diminué à cause de l'âge. En effet, étant donné l'augmentation du nombre et de la dimension des véhicules lourds, certaines structures ne répondent pas adéquatement aux nouvelles exigences de l'industrie du transport. Cette situation est d'autant plus inquiétante que le processus de dégradation des chaussées sur le réseau sous la responsabilité du Ministère s'est accéléré au cours de la deuxième moitié des années 90 et que les débits de circulation n'ont pas cessé de croître.

La conservation du patrimoine routier est devenue une préoccupation, et l'entretien courant ne suffit plus. Ainsi, le Ministère considère la question comme un enjeu majeur, à l'égard duquel il prend des engagements précis dans le Plan de transport régional.

5.1.1 OBJECTIF : MAINTENIR ET AMÉLIORER LE CONFORT DE ROULEMENT SUR LES GRANDS AXES ROUTIERS EN SOUTIEN AU COMMERCE EXTÉRIEUR ET MAINTENIR LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN BON ÉTAT

MOYENS D'ACTION

- ↳ Maintien et amélioration de la qualité des chaussées (IRI) des grands axes routiers en soutien au commerce extérieur de façon à réduire l'écart actuel par rapport aux routes du réseau stratégique des États du nord-est américain :

Dans l'horizon du Plan de transport, des réfections majeures sont à prévoir pour l'autoroute Jean-Lesage (A-20) sur une quarantaine de kilomètres. De plus, pour l'ensemble des grands axes en soutien au commerce extérieur, ce sont des réfections majeures et des travaux de renforcement de l'enrobé bitumineux qui seront planifiés annuellement, d'ici 2008, sur environ quarante kilomètres supplémentaires d'autoroute et de trente kilomètres de routes nationales et régionales. La Direction entend établir un ordre de priorité pour l'exécution des travaux de manière à passer de 61 % des routes en bon état en 2000 à 76,5 % en 2008.

↪ Réalisation de travaux d'entretien et d'amélioration de l'état des chaussées visant à atteindre le pourcentage de conformité actuel du réseau québécois sous la responsabilité du Ministère (excluant les grands axes routiers en soutien au commerce extérieur);

↪ réduction du nombre d'ornières :

Pour atteindre rapidement l'objectif de 62,3 % fixé en matière de confort de roulement et de réduction de l'orniérage, le Ministère entend procéder, à court terme, à l'application de couches d'usure minces en favorisant les routes dont la chaussée comporte à la fois une surface dégradée et des ornières de 10 mm et plus pouvant affecter la sécurité. L'effort à consentir doit permettre d'augmenter le pourcentage du réseau conforme de 12,3 %. Ce pourcentage passera donc de 50 % en 2000 à l'objectif fixé de 62,3 %. À moyen et à long terme, des travaux d'importance devront être réalisés, soit la réfection majeure ou la reconstruction complète des portions du réseau routier présentant des problèmes structuraux de chaussée. Les débits de circulation et la classe de route pourront également être pris en considération dans l'établissement des priorités.

5.1.2 OBJECTIF : ASSURER UNE « CAPACITÉ MINIMALE SOUHAITABLE »²⁶ POUR L'ENSEMBLE DES STRUCTURES SUR LES GRANDS AXES ROUTIERS EN SOUTIEN AU COMMERCE EXTÉRIEUR ET SUR LE RÉSEAU DE CAMIONNAGE DU MINISTÈRE

MOYEN D'ACTION

↪ Maintien et amélioration de la qualité des structures situées sur les grands axes routiers en soutien au commerce extérieur et sur le réseau de camionnage du Ministère de façon à combler l'écart entre la qualité actuelle des structures et celle des structures situées sur le réseau routier des États du nord-est américain :

Bien que la majorité des ponts en Chaudière-Appalaches aient une capacité suffisante, un peu plus du quart affichent une limitation de charge, ce qui peut constituer une entrave à la circulation des véhicules lourds, particulièrement sur les grands axes routiers en soutien au commerce extérieur et sur le réseau de camionnage du Ministère. Aussi, la Direction entend établir des priorités pour la réfection des ponts et réaliser des travaux lui permettant d'atteindre l'objectif de 65 % du taux de conformité des structures situées sur ces réseaux. Ceci représente une augmentation du taux de conformité de 3,4 %, ce dernier étant de 61,6 % en 2002.

²⁶ La « capacité minimale souhaitable » d'un pont est la capacité minimale en deçà de laquelle celui-ci n'est plus fonctionnel. La fonctionnalité d'un pont est liée aux types de véhicule qui l'empruntent (camions de déneigement, véhicules lourds, autobus scolaires, etc.). Dans le cas où il y a une limitation de charge, celle-ci doit être affichée.

5.1.3 OBJECTIF : MAINTENIR LES STRUCTURES EN BON ÉTAT SUR LE RÉSEAU SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE

MOYEN D'ACTION

↳ Réalisation de travaux visant à améliorer l'état moyen des structures :

Les travaux qui seront planifiés et réalisés devront faire en sorte que la Direction atteigne ses objectifs concernant la diminution de l'écart entre la qualité actuelle des structures de son réseau et celles du réseau des États du nord-est américain. Ainsi, le taux de conformité des structures devra passer de 54,3 % en 2002 à 62 % en 2008.

ENJEU 6 : UN SYSTÈME DE TRANSPORT DE PLUS EN PLUS PERFORMANT SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

Dans le contexte actuel de restriction des dépenses de l'État, et le réseau routier étant relativement bien développé, les nouvelles infrastructures de transport en Chaudière-Appalaches visent plus particulièrement les modes ferroviaire et maritime ainsi que l'intermodalité. Ainsi, les effets négatifs attribuables aux infrastructures de transport seront davantage liés à la réfection du réseau routier et à l'aménagement de nouveaux équipements pour le transport ferroviaire et maritime des marchandises et pour l'interface entre ces modes.

Du point de vue du transport des personnes, l'augmentation de la motorisation est une tendance qui semble devoir se maintenir au cours des prochaines années. En effet, le vieillissement de la population (déplacements hors des périodes de pointe, pour d'autres motifs que le travail, principalement seul en voiture) et la présence accrue des femmes sur le marché du travail sont des facteurs qui devraient jouer en faveur du transport individuel (autonomie dans les déplacements) au détriment du transport en commun. De plus, le caractère diffus des destinations et les exigences accrues en matière de confort et de sécurité posent un défi aux dispensateurs de services de transport en commun.

Par ailleurs, en ce qui concerne les gaz à effet de serre, selon les estimations, on enregistre une diminution des émissions attribuables à l'automobile (de 55,2 % en 1996 à 50,7 % en 2026) mais une augmentation sensible des émissions dues aux camions, qui sont passées de 26,1 % en 1996 à 33 % en 2026²⁷. Les transports représentent au Québec la première source d'émission de GES (38 % contre 33 % pour l'industrie), et, conscient de la gravité du problème, le Ministère participe à un groupe de travail chargé d'élaborer une stratégie globale de réduction de ces émissions polluantes.

Dans ce cadre, quatre grands objectifs ont été définis : améliorer l'efficacité énergétique des transports, favoriser le transfert modal, optimiser l'aménagement du territoire et sensibiliser et éduquer la population à l'égard des changements climatiques. Diverses mesures concrètes sont prévues (établissement d'une réglementation relative au carburant, à l'inspection et à l'entretien des véhicules, taxe sur le carburant, subvention publique du transport en commun, promotion du vélo, densification de l'habitat, tenue de campagnes de sensibilisation etc.). L'effet conjugué de toutes ces mesures devrait permettre de réduire les émissions de GES de manière appréciable au cours des prochaines années.

Par la portée à long terme des mesures qui y sont prévues, le *Plan de transport de la Chaudière-Appalaches* peut contribuer à l'effort commun en matière de protection de l'environnement ainsi qu'à la promotion d'une conception des transports respectueuse du développement durable. En plus de préserver les

²⁷ Selon les estimations du ministère des Ressources naturelles, mai 1999.

acquis en matière de gestion de l'environnement dans les aménagements et les travaux routiers (application de mesures d'atténuation, contrôle et atténuation du bruit sur les routes et sur les chantiers, plantations, nettoyage au tiers inférieur des fossés, etc.), il faudra adopter de nouvelles pratiques pour en réduire encore davantage les effets négatifs sur l'environnement et la santé (suivi des impacts et des mesures d'atténuation, études de caractérisation des paysages, promotion du vélo pour le travail et les loisirs). Par ailleurs, l'« optimisation » des déplacements, que ce soit pour les personnes (partage de véhicules, aménagements urbains qui favorisent le transport en commun, etc.) ou pour les marchandises (transfert modal, diminution du nombre de camions vides en circulation, etc.), est un objectif sous-jacent à plusieurs des orientations adoptées par le Ministère pour les quinze prochaines années.

6.1 ORIENTATION : HARMONISER LES ACTIONS EN TRANSPORT AUX CARACTÉRISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT ET AUX PRÉOCCUPATIONS DES POPULATIONS CONCERNÉES

L'approche environnementale dans la gestion des transports

Les études environnementales effectuées pour les projets d'aménagement d'infrastructures et d'équipements de transport portent sur plusieurs aspects, en fonction des caractéristiques du milieu, de la vulnérabilité des éléments naturels qu'on y trouve et des populations touchées. Le Ministère réalise ou coordonne les études d'impact requises par la Loi sur la qualité de l'environnement ainsi que les évaluations environnementales exigées pour tous les travaux d'amélioration et de développement du réseau routier.

Dans le but de mieux évaluer les effets des mesures d'atténuation et de trouver les moyens les plus efficaces pour limiter les effets négatifs du réseau de transport sur l'environnement, la Direction de la Chaudière-Appalaches entend porter une attention particulière au suivi et à l'évaluation de ses façons de faire, à la fois dans la réalisation des travaux et dans l'entretien courant du réseau routier dans la région.

De fait, l'aménagement et l'utilisation des réseaux de transport ainsi que les travaux d'entretien ont des effets négatifs non négligeables sur l'environnement naturel (effet des sels de déglacage et des abrasifs sur la végétation, incidence des travaux d'entretien et de creusage des fossés routiers sur la qualité de l'eau et la quantité, etc.) et humain (contamination des sources d'eau potable par les sels de déglacage et les abrasifs, bruit causé par la circulation sur les autoroutes et à proximité des chantiers routiers, des postes de transbordement et des cours de triage, etc.). Les exigences accrues de la population en ce qui concerne l'entretien du réseau routier, particulièrement en période hivernale, ne peuvent qu'aggraver la situation si aucune mesure n'est prise.

Les paysages routiers

La mise en valeur des éléments significatifs du paysage régional contribue au développement du potentiel touristique de la région. La dimension paysagère ayant été négligée au moment de la construction, et plus tard du réaménagement du réseau routier, la Direction de la Chaudière-Appalaches entend l'intégrer de façon systématique à la planification des travaux, en mettant l'accent sur la mise en valeur des paysages qui sont visibles à partir des emprises routières sous sa responsabilité.

La pratique du vélo

L'aménagement de la Route verte et des circuits cyclables prévus dans les schémas d'aménagement des MRC a donné à la région un nouvel attrait touristique et a procuré à la population desservie un équipement pour la pratique des loisirs. En outre, dans la perspective du développement durable, le Ministère entend encourager le recours au vélo, à des fins utilitaires.

Le bruit routier

Quelques secteurs à proximité des autoroutes, dans les milieux les plus densément peuplés, ont fait ou font actuellement l'objet d'études particulières, à la suite desquelles des mesures correctives pourront être prises de concert avec les municipalités concernées, en vertu de la *Politique sur le bruit routier*. Par ailleurs, l'évolution de la circulation sur les grands axes routiers ne laisse pas prévoir de diminution des problèmes de pollution sonore, et les diverses possibilités en matière de mesures préventives devront continuer d'être étudiées avec une attention particulière de la part du Ministère, dans la perspective d'une intégration de l'aménagement du réseau de transport et de l'aménagement du territoire.

6.1.1 OBJECTIF : MAINTENIR ET DÉVELOPPER L'APPROCHE ENVIRONNEMENTALE DANS LA GESTION DES TRANSPORTS

MOYENS D'ACTION

- ↪ Intégration des aspects environnementaux dans la planification et la conception des travaux :

La Direction entend poursuivre de manière systématique la réalisation d'études environnementales pour évaluer les répercussions de chaque projet sur les milieux concernés. Ces évaluations sont basées sur les caractéristiques du milieu et tiennent compte de l'opinion de la population concernée. Elles permettent de définir des mesures d'atténuation des diverses répercussions négatives sur l'environnement.

- ↪ Suivi des impacts environnementaux et des mesures d'atténuation dans la réalisation des travaux sous la responsabilité du Ministère et dans le cadre de protocoles d'entente :

Depuis l'adoption de la Politique sur l'environnement, au milieu des années 90, le Ministère a intégré la dimension environnementale dans la planification des travaux. Toutefois, il a peu documenté les effets réels qu'ont eu les mesures de protection ou d'atténuation mises en œuvre. C'est pourquoi, afin de pouvoir améliorer ses façons de faire, la Direction entend consolider les procédures de suivi et de surveillance des travaux en cours ou déjà réalisés et ce, tant pour les projets dont elle est responsable que pour ceux réalisés dans le cadre de protocoles d'entente.

- ↪ Maintien des pratiques respectueuses de l'environnement dans les travaux d'entretien :

La Direction a également, au cours des années, intégré les préoccupations environnementales dans les travaux d'entretien. Dans le cadre du Plan de transport, elle entend poursuivre cette intégration, en appliquant la méthode de nettoyage au tiers inférieur des fossés et en généralisant la gestion écologique de la végétation dans les emprises autoroutières. Cette dernière approche consiste à éliminer la tonte systématique des talus autoroutiers, sauf sur les deux premiers mètres à partir de la chaussée où elle peut être intensifiée pour favoriser la sécurité routière et un meilleur contrôle de l'herbe à poux. Outre ces deux objectifs, cette approche prend également en considération l'amélioration du paysage, la diversité biologique, l'utilisation par la faune et les coûts d'entretien des abords autoroutiers.

6.1.2 OBJECTIF : PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LES PAYSAGES RECONNUS POUR LEUR INTÉRÊT

MOYENS D'ACTION

- ↪ Réalisation d'études de caractérisation des paysages :

La Direction régionale compte intégrer de manière plus systématique la dimension paysagère dans le cadre de la planification de ses travaux routiers. La réalisation d'études de caractérisation des paysages pourrait faire appel à la collaboration des autorités municipales, locales et régionales, sur les sites reconnus pour leur intérêt.

- ↪ Respect des sites et des circuits désignés par le milieu (schémas d'aménagement, guides touristiques, etc.) et participation à leur aménagement :

Plusieurs acteurs de la région se sont concertés pour développer le potentiel touristique de la Chaudière-Appalaches. En plus des éléments et sites d'intérêt signalés dans les schémas d'aménagement qui sont officiellement reconnus et, pour certains, qui font l'objet d'une protection particulière, des circuits touristiques ont été créés dans le but de prolonger le séjour des touristes de passage. La Direction de la Chaudière-Appalaches, en plus de prévoir des mesures d'atténuation et d'intégration dans ses travaux, peut contribuer à mettre en valeur des éléments significatifs du milieu, visibles à partir des corridors routiers (aménagement de belvédères et de sites d'observation, maintien des percées visuelles, etc.).

6.1.3 OBJECTIF : POURSUIVRE L'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE VERTE ET SOUTENIR L'AMÉNAGEMENT DES CIRCUITS CYCLABLES IDENTIFIÉS DANS LES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT

MOYEN D'ACTION

- ↪ Mise en valeur du *Programme d'aide au développement de la Route verte* et de la *Politique sur le vélo* :

Le Ministère s'est doté d'une Politique sur le vélo, de laquelle a découlé le Programme d'aide au développement de la Route verte. Dans cette perspective, la Direction poursuivra les travaux de prolongement de la piste, et prévoira les aménagements cyclables appropriés dans la planification des travaux devant être effectués sur les routes par laquelle passe la Route verte.

Par ailleurs, comme le prévoit la Politique sur le vélo, la Direction intégrera dans la planification des travaux d'amélioration et de conservation des routes sous sa responsabilité les aménagements cyclables prévus dans les schémas des MRC. Ces travaux seront réalisés de concert avec les partenaires régionaux et locaux. La Direction sera disponible pour conseiller ces derniers, dans la planification de leur réseau cyclable local, notamment en fournissant des avis techniques quant à la sécurité des aménagements prévus.

En collaborant à l'aménagement des différents réseaux cyclables, le Ministère contribue à la fois au développement de l'offre de transport et à la promotion d'un mode de transport non polluant.

6.1.4 OBJECTIF : PRÉVENIR OU ATTÉNUER LE BRUIT DE LA CIRCULATION EN BORDURE DU RÉSEAU ROUTIER

MOYENS D'ACTION

- ↪ Intégration des mesures particulières dans les schémas d'aménagement des MRC;
- ↪ mesures d'atténuation prévues dans le cadre de la *Politique sur le bruit routier* :

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le Ministère doit formuler un avis lors de la révision ou de la modification des schémas d'aménagement. Cet avis est l'occasion de signaler les zones où il y a ou peut y avoir des problèmes liés au bruit routier, de proposer des mesures d'atténuation dans les cas jugés les plus critiques ou encore des mesures préventives, en recourant à la réglementation relative à l'occupation du sol (selon l'art. 6 de la LAU) prévues dans les schémas d'aménagement. Les modalités relatives à la mise en place des mesures d'atténuation sont par ailleurs définies dans la Politique sur le bruit routier.

↪ Planification des travaux de construction :

La Direction de la Chaudière-Appalaches a déjà pris des mesures particulières pour limiter le bruit sur les chantiers routiers à proximité des zones habitées, et ce, particulièrement pour les travaux effectués le soir et la nuit. Il s'agit donc, pour le Ministère, de continuer à veiller à la qualité de vie de la population et à améliorer ses façons de faire par le suivi des mesures.

6.1.5 OBJECTIF : PRÉVOIR DE CONCERT AVEC LES RESPONSABLES MUNICIPAUX, L'INTÉGRATION DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET MARITIMES À L'ENVIRONNEMENT BÂTI

MOYENS D'ACTION

↪ Intégration de mesures particulières dans les schémas d'aménagement des MRC :

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le Ministère doit adresser un avis aux MRC (et ultérieurement à la Commission métropolitaine de Québec) lors de la révision ou de la modification de leurs schémas d'aménagement. En raison des inconvénients causés par la présence des équipements et des infrastructures de transport, la Direction régionale souhaite que des mesures soient prises, de concert avec les autorités responsables de l'aménagement du territoire, pour préserver la qualité de vie des populations vivant à proximité.

↪ Prise en considération des questions environnementales dans l'analyse des projets soumis dans le cadre du *Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire* :

L'analyse des demandes de subventions soumises dans le cadre du Programme peut prendre en considération les efforts faits pour réduire la consommation d'énergie et les coûts entraînés par la diminution du nombre de camions lourds sur les routes. Par ailleurs, la Direction de la Chaudière-Appalaches désire s'assurer, en collaboration avec le service responsable de l'application du Programme, que tous les aspects des travaux prévus respectent les normes environnementales en vigueur et l'intégrité de l'environnement naturel et bâti.

6.1.6 OBJECTIF : CONTRIBUER À UNE MEILLEURE CONNAISSANCE DES DÉPLACEMENTS DE MATIÈRES DANGEREUSES EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

MOYEN D'ACTION

↪ Réalisation d'une enquête origine-destination :

En l'absence de données relatives au transport des matières dangereuses en Chaudière-Appalaches, plusieurs organismes et ministères de la région ont souligné l'importance de documenter ces déplacements. Ainsi, le Ministère entend collaborer à la réalisation d'une enquête permettant d'identifier la nature des produits transportés, l'itinéraire emprunté et le mode de transport utilisé.

La forte croissance démographique que connaît la région dans les zones les plus urbanisées, parallèlement à une diminution de la population et des services dans certaines collectivités rurales, l'importance de l'activité économique générée par le secteur primaire ainsi que la compétition à laquelle doivent faire face les entreprises manufacturières de la région, tout cela fait que les défis en matière de transport sont nombreux en Chaudière-Appalaches. En tenant compte des orientations ministérielles et gouvernementales, des principes du développement durable, du contexte dans lequel se fait la planification régionale, des enjeux ainsi que des avis des partenaires consultés, le ministère des Transports propose onze orientations, qui constitueront les lignes directrices des actions privilégiées en transport dans la région jusqu'en 2015. Celles-ci sont assorties d'objectifs et de moyens d'action qui nécessiteront, dans plusieurs cas, la collaboration des partenaires.

Rappelons ces orientations :

1. *Favoriser le transport collectif sur l'ensemble du territoire de la Chaudière-Appalaches.*
2. *Favoriser la mise en commun des services de transport collectif.*
3. *Favoriser des modes de transport alternatifs.*
4. *Améliorer les services de transport en commun et accroître leur utilisation.*
5. *Optimiser l'utilisation des réseaux de transport existants.*
6. *Favoriser le développement de l'offre en transport pour les entreprises de la région.*
7. *Favoriser l'intermodalité pour le transport des marchandises.*
8. *Améliorer la sécurité sur les routes.*
9. *Accroître la fonctionnalité des axes de circulation majeurs.*
10. *Maintenir et améliorer la qualité du réseau routier.*
11. *Harmoniser les actions en transport aux caractéristiques de l'environnement et aux préoccupations des populations concernées.*

L'approche adoptée dans le *Plan de transport de la Chaudière-Appalaches* devrait permettre, dans une perspective à long terme, de relever les défis qui se posent dans la région, dans une optique d'intégration des modes de transport et de multimodalité, ce qui constitue en soi une nouvelle façon de concevoir les activités du Ministère en région. Les moyens d'action définis dans le plan sont à la fois très divers et complémentaires, pour pouvoir résoudre les problèmes actuels en matière de transport, qui sont étroitement interreliés. Par ailleurs, la mise en œuvre de plusieurs de ces moyens d'action nécessitera la collaboration d'un grand nombre de partenaires, qu'il s'agisse des ministères et organismes publics, du CRCD, des MRC, des municipalités, des organismes de transport collectif, des clubs d'utilisateurs de véhicules récréatifs, etc. Le plan de transport offre donc un cadre d'action qui permettra à l'ensemble des acteurs de travailler en partenariat à l'amélioration des transports dans la région de la Chaudière-Appalaches.

La proposition de plan de transport a permis de déterminer que les infrastructures et les systèmes de transport allaient nécessiter des investissements importants. Toutefois, le Plan d'action 2003-2008 qui l'accompagne établit des priorités quant aux travaux à effectuer pour atteindre les objectifs fixés. Des études pourront par ailleurs être réalisées afin de préciser quels sont les moyens d'action à privilégier et quel doit être le calendrier des travaux.

Au terme de l'exercice, le Ministère intégrera les objectifs fixés dans le Plan de transport à l'ensemble de ses travaux courants. Un processus de suivi à mettre en place assurera la continuité des travaux à réaliser.

CRCD CHAUDIÈRE-APPALACHES, *Actes du Sommet régional : Panification stratégique régionale, 2002-2007, Chaudière-Appalaches*, [s.l.] 52 p.

CRECA, *Plan d'action triennal 1999-2002*, [s.l.], [s.p.].

CONSEIL DU STATUT DE LA FEMME, *Les conditions de vie des femmes et le développement régional et local en Chaudière-Appalaches*, Collection « Femmes et développement des régions », Québec, 2000, 94 p.

DESSAU-SOPRIN, *Étude d'opportunité pour le réaménagement de la route 277 à Saint-Henri, Saint-Anselme et Sainte-Claire*, vol. 1, pour le compte du ministère des Transports, [s.l.], 219 p.

http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite/bilan_routier_01/bilan01.pdf

<http://www.mic.gouv.qc.ca/PME-REG/regions/pagehtml/12/region-12.htm>

KPMG-AGRA Monenco Québec, *Étude sur le transport des marchandises au Québec : Rapport final*, Montréal, décembre 1999, 174 p.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, Québec, 2000, 43 p.

MINISTÈRE DES RÉGIONS, *Politique nationale de la ruralité*, Québec, 2001, 73 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Déplacements des personnes dans l'agglomération de Québec : Scénario prévisionnel 2021 tendanciel*, Québec, Service de la modélisation des systèmes de transport, octobre 2001, 53 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Diagnostic préliminaire*, Lévis, Direction de la Chaudière-Appalaches, 2001, 199 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Éléments de problématique et fondements de la politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Québec, 1994, 39 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *État du réseau routier québécois en terme de confort au roulement : Bilan pour l'année 2000*, Québec, Direction du laboratoire des chaussées, mai 2001, 73 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Le ministère des Transports et les changements climatiques*, présentation de Martin Hotte, [s.l.], Service de l'environnement et études d'intégration au milieu, 27 février 2002, 18 p.

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec : Pour une région en mouvement*, Québec, 2000, 86 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, Québec, avril 2001, 50 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Politique sur le bruit routier*, Québec, mars 1998, 13 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Programme d'action 2000-2003 : L'égalité pour toutes les Québécoises*, [s.l.], [s.p.].
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Recueil des études sectorielles : Plan de transport de la région de la Chaudière-Appalaches*, Québec, Direction de la Chaudière-Appalaches, 2000, [s.p.].
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Réseau stratégique de transport du Québec : Document de travail*, Québec, mai 2000, 143 p.
- PARENT, Gervais, avec la collaboration de Yvan GAUDET, *Exposé de la situation et tendances du transport dans les échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis*, ministère des Transports, octobre 1999, 87 p.
- RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX CHAUDIÈRE-APPALACHES, *Le portrait de la santé : Le Québec et ses régions : Faits saillants*, [s.l.], Direction de la santé publique, février 2002, fascicule.
- ROCHE DELUC, *Révision et bonification du projet de lien interrives et de réseau de transport collectif de l'agglomération de la capitale nationale du Québec : Rapport technique*, Québec, juillet 2000, 89 p.
- TABLE RÉGIONALE SUR LES TRANSPORTS, *Régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches : Les Transports, outil de développement et de diversification économique pour la région de développement de Québec : Document de travail*, 2001, [s.l.], 62 p.
- TECSULT, *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville, MRC de Robert-Cliche*, pour le compte du ministère des Transports, Québec, juin 2000, [s.p.].