

*Plan de transport  
de la Chaudière-Appalaches*

**Plan d'action  
2003-2008**

Québec 

*Ministère des Transports  
Octobre 2002*

**Ce document a été produit par la  
Direction de la Chaudière-Appalaches**

Pour plus d'informations, communiquez avec :

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

Téléphone : (418) 839-5581

Télécopie : (418) 834-7338

[dtca@mtq.gouv.qc.ca](mailto:dtca@mtq.gouv.qc.ca)

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

Infographie : Groupe Dorcas

**Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2002  
ISBN 2-550-39814-9**

## **Introduction**

### **Un plan de transport pour la région de la Chaudière-Appalaches**

*Les besoins actuels et futurs ainsi que les attentes en matière de transport posent de nombreux défis que devra relever la région de la Chaudière-Appalaches au cours des prochaines années.*

*Le Plan de transport est l'outil de planification dont s'est doté le ministère des Transports en vue de réaliser des choix et de proposer des solutions aux différents problèmes soulevés. Effectué en plusieurs étapes, il a permis d'établir un diagnostic de la situation des transports et de dégager, de concert avec les partenaires de la région, des orientations et des objectifs à même de guider les actions à mettre en œuvre au cours des prochaines années. Vision à long terme des déplacements des personnes et des marchandises, le Plan propose donc des solutions qui sont adaptées à la réalité régionale et qui tiennent compte des orientations ministérielles.*

### **Le Plan d'action 2003-2008**

*La mise en œuvre du Plan de transport s'effectue notamment par l'intermédiaire du Plan d'action qui couvre un horizon de cinq ans. Les moyens d'action contenus dans le plan sont accompagnés d'actions qui ont été planifiées selon les besoins, le partage des responsabilités entre les partenaires, l'échéancier et les disponibilités budgétaires.*

*Ce plan d'action reprend d'abord les orientations, les objectifs et les moyens d'action traités dans le Plan de transport en les regroupant sous les thèmes du transport collectif des personnes, des déplacements interrives, de la circulation des marchandises, de la sécurité, de la fonctionnalité et de la conservation du réseau routier ainsi que de l'environnement et de la qualité de vie.*

*À ce contenu, s'ajoutent les résultats escomptés afin d'évaluer la portée des actions qui seront réalisées par le Ministère et les acteurs en transport au cours des cinq prochaines années.*

*Le plan d'action précise ensuite les actions qui seront entreprises pour la période allant de 2003 à 2008. Il présente également, sous forme de fiches techniques, certains projets d'envergure qui ont été planifiés pour cette période.*

**TABLEAU 1**

<b>1. LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF</b>							
<b>ENJEU 1 : LA MOBILITÉ DES PERSONNES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE GRÂCE À DES SERVICES DE TRANSPORT RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION DE LA RÉGION</b>							
<b>ORIENTATION : 1.1 FAVORISER LE TRANSPORT COLLECTIF SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b>							
<b>OBJECTIFS</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES 2003-2008</b>	<b>PARTENAIRES</b>	<b>ACTIONS</b>	<b>2003-2008</b>	<b>2008-2015</b>
<i>Consolider et améliorer les services de transport adapté actuels.</i>	Évaluation de la qualité des services et de leur adéquation aux besoins.	Nombre d'organismes évalués.	100 %.	OTA, clientèle, OPHQ, propriétaires de taxis.	Réaliser un questionnaire auprès de la clientèle. Effectuer un suivi des processus d'application de la politique d'admissibilité au transport adapté. Identifier les besoins additionnels par territoire.	2003-2005 2003-2008 2003-2005	
<i>Étendre les services de transport adapté à toutes les municipalités du territoire.</i>	Promotion du nouveau programme d'aide au transport adapté.	Nombre de municipalités (105 / 137 desservies en 2002).	16 municipalités.	OTA, municipalités participantes, municipalités mandataires.	Diffuser l'information relative aux modalités d'application du nouveau programme.	2003-2008	X
<i>Diversifier l'offre de services en transport adapté.</i>	Mise à contribution des propriétaires de taxis dans l'offre de services en transport adapté.	Nombre de véhicules-taxi adaptés.	12 véhicules.	OTA, municipalités participantes, municipalités mandataires, propriétaires de taxis, CLSC, OPHQ.	Recevoir et traiter les demandes de subvention des titulaires de permis de propriétaires de taxi dans le cadre de l'application du <i>Programme de subvention à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant.</i>  Documenter la participation des propriétaires de taxi dans l'offre de services de transport adapté et formuler des recommandations.	2003-2005  2003-2005	
<i>Augmenter le nombre de personnes ayant accès à un service de transport en commun, incluant le taxibus.</i>	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.	Nombre de personnes ayant accès au service.  Nombre de personnes ayant accès au service.  Nombre de schémas d'aménagement.	27 000 personnes.  29 000 personnes.  2 schémas d'aménagement	Membres du <i>Comité intermunicipal sur le transport collectif.</i>  Membres du <i>Service de transport en commun intégré.</i>  Ville de Thetford Mines, MRC de L'Amiante, ville de Saint-Georges, MRC de Beauce-Sartigan.	Recevoir et traiter la demande de subvention en vertu du <i>Programme d'aide au transport en commun.</i>  Recevoir et traiter la demande de subvention en vertu du <i>Programme d'aide au transport en commun.</i>  Fournir un avis et, le cas échéant un soutien technique aux intervenants locaux et régionaux lors de la modification ou la révision des outils d'aménagement dans le but de promouvoir des formes d'urbanisation mieux adaptées aux services de transport en commun.	2003-2005  2003-2008  2003-2008	  X  X

*TABLEAU 1*

<b>1. LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF</b>							
<b>ENJEU 1 : LA MOBILITÉ DES PERSONNES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE GRÂCE À DES SERVICES DE TRANSPORT RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION DE LA RÉGION</b>							
<b>ORIENTATION : 1.1 FAVORISER LE TRANSPORT COLLECTIF SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES</b>							
<i>OBJECTIFS</i>	<i>MOYENS D'ACTION</i>	<i>INDICATEURS</i>	<i>CIBLES 2003-2008</i>	<i>PARTENAIRES</i>	<i>ACTIONS</i>	<i>2003-2008</i>	<i>2008-2015</i>
<i>Augmenter le nombre de déplacements en transport en commun sur le territoire de la ville de Lévis.</i>	Réorganisation des circuits existants et intégration des tarifs sur le territoire.	Augmentation du nombre de déplacements (2 635 438 en 1998).	2 800 000 déplacements.	STL, Ville de Lévis.	Collaborer, dans un premier temps, à l'interconnexion et à l'intégration des réseaux existants (OMITs, Réseau Trans-Sud).  Participer, dans un deuxième temps, à l'amélioration des circuits et des itinéraires de transport en commun en fonction de la demande, soit vers les pôles d'emploi, les principaux centres de services ainsi qu'entre les différents quartiers de la ville de Lévis.	2003-2005  2003-2008	

TABLEAU 1

1. LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF							
ENJEU 1 : LA MOBILITÉ DES PERSONNES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE GRÂCE À DES SERVICES DE TRANSPORT RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION DE LA RÉGION							
ORIENTATION : 1.2 FAVORISER LA MISE EN COMMUN DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF							
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
<i>Encourager les démarches entreprises par le milieu dans le but de mettre en commun des services de transport collectif.</i>	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.	Nombre de projets réalisés.	9 projets.	OTA, Commissions scolaires, établissements du réseau de la santé et des services sociaux, propriétaires de taxis, transporteurs interurbains par autocar, MRC, municipalités, CLD, CLSC et CRCD.	Offrir un soutien technique et financier adéquat aux différents projets en cours ou à venir.	2003-2008	X
<i>Relier les principaux pôles d'attraction par un réseau régional de transport collectif.</i>	Mise sur pied d'un système de transport collectif régional.	S. O.	S. O.	MESS, ARLPH, CRCD, RRSSS.	Mise sur pied d'un Comité de travail dont le mandat serait de procéder au diagnostic et à la formation d'une proposition pour l'établissement de circuits régionaux assurant les déplacements entre les principaux pôles d'attraction, notamment vers la ville de Lévis.	2003-2005	
<i>Optimiser l'utilisation et la coordination des services subventionnés offerts par divers partenaires publics.</i>	Coordination des actions des organismes publics.	S. O.	S. O.	Ministères et organismes gouvernementaux offrant des services à des clientèles spécialisées (MSSS, CSST, SAAQ, MESS).	Documenter l'offre actuelle en matière de transport subventionné par les ministères et organismes gouvernementaux.  Examiner, de concert avec les partenaires gouvernementaux, les possibilités de rationalisation des différents services de transport dispensés.	2003-2005  2003-2005	

*TABLEAU 1*

1. LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF							
ENJEU 1 : LA MOBILITÉ DES PERSONNES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE GRÂCE À DES SERVICES DE TRANSPORT RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION DE LA RÉGION							
ORIENTATION : 1.3 FAVORISER DES SOLUTIONS DE RECHANGE EN TRANSPORT							
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
<i>Favoriser, en milieu rural, la mise en place d'un service de transport visant à raccompagner les conducteurs en état d'ébriété.</i>	Évaluation des conditions permettant la mise sur pied d'un service d'accompagnement.	S. O.	S. O.	Les organismes membres de la <i>Table de concertation de Beauce-Etchemin pour la prévention sur l'alcool au volant.</i>	Favoriser l'implantation de services d'accompagnement de la clientèle à partir des établissements détenteurs de permis de boisson dans les municipalités à caractère rural.	2003-2005	
<i>Encourager les initiatives visant à augmenter le nombre de passagers prenant place dans les véhicules circulant sur le réseau routier.</i>	Promotion du covoiturage.	S. O.	S. O.	-	Faire la promotion du covoiturage.	2003-2008	X
	Création d'entreprises du type « Allo-stop ».	S. O.	S. O.	-	Contribuer à l'implantation d'un système de communication, via internet par exemple, permettant d'arrimer les déplacements des personnes désireuses d'offrir des places ou d'occuper un véhicule circulant vers la même destination.	2003-2008	X

TABLEAU 2

**2. LES DÉPLACEMENTS INTERRIVES**

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

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

OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
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> .	S. O.	S. O.	STL, RTC, STQ, villes de Québec et de Lévis, CMQ.	<p>Implantation de la voie réservée, de la signalisation et des feux prioritaires.</p> <p>Réorganisation des parcours d'autobus et harmonisation des horaires et des échanges entre les sociétés de transport et la Société des traversiers du Québec.</p> <p>Réalisation du centre d'échange à Lévis, dans le quartier Saint-Romuald (fiche 1).</p> <p>Interconnexion entre les réseaux et intégration des services et des tarifs.</p> <p>Aménagement d'un stationnement d'incitation à la traverse de Lévis (fiche 1).</p> <p>Ajout d'une navette reliant le traversier à la Colline parlementaire (fiche 1).</p>	2003-2005	
	Ajustement de la contribution financière aux services de transport en commun.	S. O.	S. O.	CMQ, CRCD, STL, ville de Lévis.	Participer à la révision du cadre financier du transport en commun, notamment les modalités de redistribution des sommes prélevées au <i>Fonds des automobilistes au transport en commun</i> et versées dans les organismes offrant des services.	2003-2005	
	Analyse des déplacements effectués en transport en commun.	Enquêtes O-D réalisées.	2 enquêtes.	STL.	Subventionner et réaliser des enquêtes O-D afin de compléter les résultats des enquêtes déjà effectuées.	2003-2008	

TABLEAU 2

2. LES DÉPLACEMENTS INTERRIVES							
ENJEU 2 : LES DÉPLACEMENTS INTERRIVES DANS UNE PERSPECTIVE DE DEMANDE CROISSANTE							
ORIENTATION : 2.2 OPTIMISER L'UTILISATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANTS							
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
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).	S. O.	S. O.	Ville de Lévis Communauté métropolitaine de Québec.	Réaliser l'étude de gestion de la circulation incluant l'analyse avantage-coût du lien sous-fluvial.  Participer à la mise en œuvre des recommandations de l'étude.	2003-2005	X
	Poursuite de la mise en place du Centre régional de gestion de la circulation.	Nombre de panneaux installés.	4 panneaux.	-	Installer les panneaux à messages variables sur les voies d'accès aux ponts Pierre-Laporte et de Québec.	2003-2005	
		Nombre de km réaménagés.	3,5 km.	Ville de Lévis.	Réaliser des travaux de réaménagement dans l'axe des routes 116 et 132, entre l'autoroute 20 et le pont de Québec (fiche 2).	2005-2008	X
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.	Augmentation des déplacements en transport en commun.	Augmentation de 5%.	STL, STQ, MRC et municipalités, entreprises et organismes intéressés.	Favoriser la mise en place du programme-employeur dans les entreprises.  Appuyer toute action visant à modifier les attitudes des citoyens à l'égard du transport en commun et du covoiturage de façon à en accroître l'utilisation (campagnes de publicité, mesures incitatives, etc.).	2003-2008	X
	Amélioration du lien cyclable sur le pont de Québec et à ses approches.	Nombre de projets réalisés.	2 projets.	Ville de Lévis, CN.	Intégrer des aménagements cyclistes aux projets de réaménagement des routes 116 et 132 dans l'itinéraire du pont de Québec (fiches 2 et 9).	2003-2005	X
		Étude réalisée.	1 étude.	-	Étudier, de concert avec le CN, les possibilités d'amélioration de la voie cyclable sur le pont de Québec (fiche 9).  Donner suite aux recommandations de l'étude.	2003-2005 2005-2008	X

TABLEAU 3

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

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

OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
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.	Nombre de km d'autoroute réalisés.	10,4 km.  19 km.	-	Prolonger l'A-73 jusqu'à Saint-Georges :  - Tronçon Saint-Joseph-de-Beauce / Beauceville (fiche 3a); Étude d'impact sur le tronçon Beauceville / Saint-Georges (fiche 3b).	2003-2008  2003-2006  2003-2004	X
	Amélioration de la route 173 entre Beauceville et le poste frontière d'Armstrong dans la municipalité de Saint-Théophile.	Nombre de km de route améliorés.	3,2 km.	Ville de Beauceville.	Réaliser des travaux d'élargissement de la route 173 à l'entrée nord de Beauceville.	2003-2005	
			1,8 km.	Municipalité de Notre-Dame-des-Pins.	Réaliser des travaux d'amélioration à Notre-Dame-des-Pins.	2005-2008	
			2 km.	Ville de Saint-Georges.	Réaliser des travaux d'élargissement de la route 173 à Saint-Georges.	2003-2005	
	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 et sur l'A-20 entre les routes 116 et 173 sur le territoire de la ville de Lévis.  - Sur la route 112, sur le territoire de la ville de Thetford Mines.		44 km (à partir de l'intersection de la R-204).	-	Planifier et réaliser des projets d'amélioration de la R-173 au sud de Saint-Georges.	2003-2008	X
					Améliorer les conditions de circulation sur les tronçons de route concernés :  - Donner suite aux recommandations de l'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.  - Réaliser une étude d'opportunité sur la route 112 à Thetford Mines.	2005-2008  2003-2005	X  X
Documenter les flux de marchandises générés par les entreprises de la région.	Enquête auprès des entreprises (entreprises manufacturières, grossistes, distributeurs) et des transporteurs.	Enquête réalisée.	1 enquête.	CRCD, CLD, entreprises, MIC.	Participer techniquement et financièrement à la réalisation d'une étude portant sur le transport des marchandises dans la région.	2003-2005	

TABLEAU 3

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							
ORIENTATION : 3.2 FAVORISER L'INTERMODALITÉ POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES							
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
Favoriser le maintien et le développement du transport des marchandises par train.	Conservation et réfection des infrastructures ferroviaires existantes.	S. O.	S. O.	CFQC.	Analyser et donner suite aux demandes réalisées dans le cadre du <i>Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire</i> .	2003-2008	X
	Promotion de l'utilisation des services ferroviaires dans la région.	S. O.	S. O.	MRC, municipalités, promoteurs privés, CN, CFQC, CLD, Chambres de commerce.	Assurer l'accessibilité aux infrastructures ferroviaires.	2003-2008	X
					Fournir un avis et, le cas échéant, un soutien technique aux intervenants locaux et régionaux lors de la modification de leurs outils d'aménagement du territoire, notamment dans le but de favoriser l'implantation d'industries à proximité des voies ferrées.	2003-2008	X
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.	S. O.	S. O.	Table régionale sur les transports, APQ, CMQ, municipalités, CRCD, promoteurs privés.	Collaborer aux études et travaux initiés par la Table régionale sur les transports en matière de transports maritime et intermodal des marchandises.  Considérer l'identification d'un carrefour intermodal route / rail / bateau permettant de desservir l'ensemble de la région.	2003-2005  2003-2008	  X
Favoriser l'intermodalité dans le transport des marchandises, pour l'approvisionnement et l'expédition.	Aménagement d'équipements et d'infrastructures à vocation intermodale.	S. O.	S. O.	Promoteurs privés, CRCD, CLD, CN, CFQC.	Contribuer à la construction d'embranchements industriels et à l'implantation d'infrastructures intermodales en vertu du <i>Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire</i> .	2003-2008	X
					Consolider les activités des réseaux de transport à des endroits stratégiques permettant l'intermodalité.	2003-2008	X
					Collaborer à la promotion de nouveaux choix modaux pour les entreprises de la région (colloque, rencontres, conférences, etc.).	2003-2008	X

TABLEAU 4

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

ORIENTATION : 4.1 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES

OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
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.	Nombre de sites corrigés.	15 sites.	-	Procéder aux relevés sur le réseau routier et à la mise à jour continue du <i>Diagnostic de sécurité routière</i> .	2003-2008	X
		Nombre de km réalisés <sup>1</sup> .	27 km.	Municipalités, Comité Action-Sécurité de l'axe 173-277.	Réaliser des interventions prioritaires sur les sites les plus problématiques du point de vue de la sécurité (fiche 4).	2003-2008	X
	Planifier et réaliser les travaux suivants incluant les études préparatoires (fiche 5) :				2003-2008	X	
	- Le réaménagement de la route 173 à 4 voies divisées sur le tronçon compris entre Pintendre et l'entrée nord de Saint-Henri et le réaménagement de la route 277 à 2 voies divisées dans la traversée d'agglomération de Saint-Henri :				2003-2005 2005-2008	X	
	- Études préparatoires; - Travaux .						
	- Le réaménagement, en section urbaine, de la route 277 traversant les municipalités de Sainte-Claire et de Saint-Anselme :	2003-2005 2005-2008	X				
- Études préparatoires; - Travaux.							
- Le réaménagement du carrefour de la route 277 et du 4 <sup>e</sup> Rang :	2003-2005 2005-2008						
- Études préparatoires; - Travaux.							
- La correction d'un profil vertical au nord de Sainte-Claire :	2003-2005 2005-2008						
- Études préparatoires; - Travaux.							
- Le réaménagement à 4 voies divisées du tronçon entre l'entrée sud de Saint-Henri et l'entrée nord de Saint-Anselme :	2003-2005 2005-2008						
- Études préparatoires; - Travaux.	2005-2008	X					

<sup>1</sup> Chaque projet comprend plusieurs phases de réalisation.

TABLEAU 4

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							
ORIENTATION : 4.1 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES							
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
<i>Privilégier les travaux sur les sites à concentration élevée d'accidents et sur les éléments d'abords de route inadéquats.</i>	Mise sur pied d'un programme de protection des éléments d'abords de route qui présentent un risque pour la sécurité.	Nombre d'éléments d'abords de route corrigés.	800 éléments.	MRC, municipalités, propriétaires riverains.	Réaliser les interventions en vertu du programme (fiche 4).	2003-2008	
	Amélioration de la sécurité des accès dangereux le long des axes de circulation majeurs.	Nombre d'accès corrigés.	200 accès.	MRC, municipalités	Poursuivre les travaux d'inventaire des accès non conformes en vertu de la grille des critères établis dans le <i>cadre territorial de gestion des accès</i> du Ministère. Corriger les accès non conformes lors des travaux majeurs d'amélioration et de conservation des chaussées.	2003-2008	X
	Signature de protocoles d'entente avec les municipalités dans le cadre des travaux devant être exécutés à l'intérieur des traversées d'agglomération.	Nombre de protocoles signés.	6 protocoles.	Municipalités.	Intégrer les interventions relatives à l'amélioration des traversées d'agglomération dans le cadre des protocoles d'entente négociés avec les municipalités pour l'assainissement des eaux (fiche 4).	2003-2008	X

TABLEAU 4

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							
ORIENTATION : 4.1 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES							
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
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.	S. O.	S. O.	SAAQ, Association des restaurateurs, Bureau d'assurance du Canada, SQ, RRSSS, Table de concertation de la sécurité routière.	Informier et sensibiliser les jeunes conducteurs, les propriétaires de bars et de restaurants ainsi que les organismes engagés dans l'amélioration de la sécurité sur les routes.	2003-2008	X
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.	Nombre de cas traités.	100 % des cas.	Sûreté du Québec, SAAQ, Contrôle routier.	Participer au <i>Projet pilote sur les collisions majeures impliquant un véhicule lourd (A-20, A-73, R-173)</i> . Faire le suivi des accidents mortels et procéder aux correctifs requis.	2003-2005 2003-2008	X
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.	Pourcentage des traverses conformes.  S. O.	100 %.  S. O.	Municipalités, Clubs de motoneiges et de quads, Fédération québécoise des clubs quads, Fédération des clubs motoneigistes du Québec, Sûreté du Québec  MENV, MRN, RRSSS, RRSSS, CRCD, MRC, FAPAQ.	Sensibiliser les municipalités et les utilisateurs de VHR au respect des normes existantes et aux objectifs de sécurité poursuivis par le Ministère.  Documenter les effets de la pratique du quad sur l'environnement et la santé publique et adopter des mesures visant à en limiter les impacts.	2003-2008  2003-2005	X

TABLEAU 4

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							
ORIENTATION : 4.1 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES							
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
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.	S. O.	S. O.	MRC, municipalités, MRN.	Parmi les 76 sites répertoriés, établir une priorité d'intervention en fonction du nombre, de la gravité des accidents et des difficultés d'entretien hivernal.	2003-2005	X
		Nombre de sites.	10 sites.	MRC, municipalités.	Réaliser des interventions sur les segments de route les plus problématiques du point de vue de la sécurité.	2003-2008	
					Fournir un avis et, le cas échéant, un soutien technique aux intervenants locaux et régionaux lors de la modification de leurs outils d'aménagement de manière à y inclure des mesures de conservation de bandes boisées le long du réseau routier du MTQ.	2003-2008	
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.	Nombre de sites étudiés	24 sites.	MRC, municipalités, FAPAQ, SAAQ, SQ.	Poursuivre les études pour les sites à concentration élevée d'accidents répertoriés (fiche 6), identifier les solutions et établir une priorité d'intervention.	2003-2005	X
		Nombre de sites corrigés.	10 sites.		Réaliser les interventions.	2003-2008	

TABLEAU 4

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

ORIENTATION : 4.2 ACCROÎTRE LA FONCTIONNALITÉ DES AXES DE CIRCULATION MAJEURS

OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
<i>Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier, particulièrement sur les routes nationales.</i>	Correction ou signalisation des courbes sous-standard et des pentes critiques.	Nombre de courbes prononcées corrigées.	5 courbes.	-	Réaménager des courbes prononcées dans le cadre de divers projets d'amélioration du réseau routier.	2003-2008	
		Nombre de pentes critiques améliorées.	3 pentes.	-	Effectuer les travaux de correction ou, le cas échéant, implanter une signalisation appropriée (fiche 4).	2003-2008	X
	Pavage des accotements.	Nombre de km pavés (530 km en 2015).	250 km.	-	Réaliser le pavage des accotements sur le réseau ciblé sous la responsabilité du Ministère.	2003-2008	X
<i>Limiter la multiplication des accès sur les routes sous la responsabilité du Ministère et procéder à une meilleure gestion des accès existants.</i>	Intégration de mesures particulières dans les schémas d'aménagement des MRC.	S. O.	S. O.	MRC, municipalités.	Fournir un avis et, le cas échéant, un soutien technique aux intervenants locaux et régionaux lors de la modification de leurs outils d'aménagement dans le but de réaliser une meilleure gestion des abords routiers.	2003-2008	X
	Signatures d'ententes avec les municipalités.	Nombre d'ententes signées.	S. O.	Municipalités.	Suggérer une procédure de délivrance des permis de construction qui prévoit, au préalable, l'émission des permis d'accès au réseau sous la responsabilité du Ministère.  Établir, en partenariat avec les autorités responsables de l'aménagement du territoire, des mesures administratives de contrôle des accès (nombre d'accès, marge de recul, etc.).	2003-2005 2003-2008	X

TABLEAU 5

5. LA CONSERVATION							
ENJEU 5 : LA CONSERVATION DU PATRIMOINE ROUTIER							
ORIENTATION : MAINTENIR ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER							
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
<i>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.</i>	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.	% des routes en bon état. (61 % en 2000).	76,5 %.	-	Établir l'ordre de priorité des projets, définir le type d'intervention et réaliser des travaux de réfection majeure ou de renforcement à l'enrobé bitumineux (fiche 7).	2003-2008	X
	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).	% du réseau conforme. (50 % en 2000).	62,3 %.	-	Réaliser des travaux de conservation de chaussée tels que couche d'usure, couche d'usure mince, rapiéçage mécanisé, drainage, traitement de fissures et réfection des défauts ponctuels comme les soulèvements différentiels (fiche 8). Poursuivre l'emploi de l'amiante chrysotile dans le pavage des routes fortement sollicitées, particulièrement les autoroutes, en fonction de la <i>Politique d'utilisation accrue et sécuritaire de l'amiante chrysotile au Québec</i> établie par le MRN.	2003-2008	X
	Réduction du nombre d'ornières.	% du réseau conforme.	Conformité de 100 % (plus de 15 mm).	-	Corriger les segments de route présentant un orniérage moyen supérieur à 15 mm (fiches 7 et 8).	2003-2008	X
			Conformité de 90 % à 100 % (entre 10 et 15 mm).		Planifier des interventions sur tout segment de route présentant un orniérage moyen entre 10 mm et 15 mm (fiches 7 et 8).	2003-2008	X

TABLEAU 5

5. LA CONSERVATION							
ENJEU 5 : LA CONSERVATION DU PATRIMOINE ROUTIER							
ORIENTATION : MAINTENIR ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER							
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
Assurer une « capacité minimale souhaitable <sup>2</sup> » 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.	% de conformité. (61,6 % en 2002).	65%.	-	Établir un ordre de priorité des interventions en fonction de la vocation de la route.	2003-2008	X
					Réaliser des travaux de réfection des ponts affichés afin d'en augmenter la capacité et le taux de conformité.	2003-2008	X
Maintenir les structures en bon état sur le réseau routier supérieur.	Réalisation de travaux visant à améliorer l'état moyen des structures.	% de conformité. (54,3 % en 2002).	62%.	-	Poursuivre l'inspection des structures.	2003-2008	X
					Réaliser des interventions.	2003-2008	X
					Reconstruire le pont sur la route 216 à Sainte-Marie.	2003-2005	

<sup>2</sup> \* 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.

TABLEAU 6

6. L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE							
<b>ENJEU 6 : UN SYSTÈME DE TRANSPORT DE PLUS EN PLUS PERFORMANT SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL</b>							
<b>ORIENTATION : HARMONISER LES ACTIONS EN TRANSPORT AUX CARACTÉRISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT ET AUX PRÉOCCUPATIONS DES POPULATIONS CONCERNÉES</b>							
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
<i>Maintenir et développer l'approche environnementale dans la gestion des transports.</i>	Intégration des aspects environnementaux dans la planification et la conception des travaux.	S. O.	S. O.	MENV, FAPAQ, Agences forestières, UPA, MRC, municipalités.	Poursuivre les études environnementales spécifiques des milieux naturel et humain susceptibles d'être affectés par les projets d'aménagement d'infrastructures et d'équipements de transport et appliquer les mesures requises pour la protection de ces milieux.	2003-2008	X
	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.	S. O.	S. O.	-	Renforcer la surveillance et le suivi environnemental des projets réalisés de façon à évaluer les mesures d'atténuation appliquées.	2003-2008	X
					Inclure des conditions relatives au suivi des impacts dans les protocoles d'entente avec les municipalités.	2003-2008	X
					Réaliser des plantations dans les emprises routières en zone urbanisée lors de l'exécution de projets inscrits à la programmation.	2003-2008	X
	Maintien des pratiques respectueuses de l'environnement dans les travaux d'entretien.	S. O.	S. O.	-	Généraliser l'application de la gestion écologique de la végétation dans les emprises autoroutières.	2003-2008	X
					Diminuer les impacts des opérations d'entretien en appliquant notamment la méthode de nettoyage au tiers inférieur des fossés.	2003-2008	X

TABLEAU 6

6. L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE							
ENJEU 6 : UN SYSTÈME DE TRANSPORT DE PLUS EN PLUS PERFORMANT SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL							
ORIENTATION : HARMONISER LES ACTIONS EN TRANSPORT AUX CARACTÉRISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT ET AUX PRÉOCCUPATIONS DES POPULATIONS CONCERNÉES							
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
<i>Protéger et mettre en valeur les paysages reconnus pour leur intérêt.</i>	Réalisation d'études de caractérisation des paysages.	Nombre d'études de caractérisation réalisées.	2 axes.	ATR, MRC, municipalités, Offices de tourisme, CLD, MCCQ.	Effectuer, lors des projets d'amélioration et de développement du réseau routier, un traitement particulier des éléments et sites d'intérêt identifiés dans les études de caractérisation.  S'inspirer des lignes directrices découlant de l' <i>Étude de cadrage des entrées de l'agglomération de la capitale nationale</i> pour concevoir des aménagements paysagers aux endroits identifiés dans cette étude.	2003-2008	X
						2003-2008	X
	Respect des sites et des circuits désignés par le milieu (schémas d'aménagement, guides touristiques, etc.) et participation à leur aménagement.	S. O.			ATR, MRC, municipalités, Offices de tourisme, CLD, MCCQ.	Mettre en place des mesures d'atténuation et d'intégration des projets lors d'interventions sur des sites reconnus pour leur intérêt .  Préserver et mettre en valeur les percées visuelles d'intérêt dans les zones prioritaires de développement touristique.  Aménager des belvédères et des sites d'observation lors d'interventions sur le réseau.	2003-2008
						2003-2008	X
						2003-2008	X
<i>Poursuivre l'aménagement de la Route verte et soutenir l'aménagement des circuits cyclables identifiés dans les schémas d'aménagement.</i>	Mise en œuvre du <i>Programme d'aide au développement de la Route verte</i> et de la <i>Politique sur le vélo</i> .	Nombre de km réalisés.	Route verte 100 % (axe est-ouest 28 km axe nord-sud environ 50 km).	CRCD, MRC, municipalités, Vélo Québec.	Poursuivre l'intégration des aménagements cyclables de la Route verte aux projets routiers et contribuer à leur réalisation ( <i>fiche 9</i> ).  Intégrer aux projets d'amélioration ou de conservation du réseau routier supérieur, les aménagements cyclables prévus aux schémas d'aménagement .	2003-2005	
						2003-2008	X
<i>Prévenir ou atténuer le bruit de la circulation en bordure du réseau routier.</i>	Intégration de mesures particulières dans les schémas d'aménagement des MRC.	S. O.	S. O.	MRC, municipalités, CMQ.	Conseiller et soutenir les MRC, la Communauté métropolitaine de Québec et les municipalités dans l'identification des zones de contraintes anthropiques lors de la modification de leurs outils d'aménagement.	2003-2008	X
	Mesures d'atténuation prévues dans le cadre de la <i>Politique sur le bruit routier</i> .	Pourcentage de zones problématiques.	100 %.	MRC, municipalités.	Mettre en place, conjointement avec les municipalités, des mesures d'atténuation du bruit routier dans les zones problématiques.	2003-2008	X
	Planification des travaux de construction.	Nombre de chantiers visés.	100%	-	Limiter ou contrôler le bruit des chantiers routiers à proximité des zones sensibles lors de travaux de soir et de nuit en particulier.	2003-2008	X

TABLEAU 6

6. L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE							
<b>ENJEU 6 : UN SYSTÈME DE TRANSPORT DE PLUS EN PLUS PERFORMANT SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL</b>							
<b>ORIENTATION : HARMONISER LES ACTIONS EN TRANSPORT AUX CARACTÉRISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT ET AUX PRÉOCCUPATIONS DES POPULATIONS CONCERNÉES</b>							
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INDICATEURS	CIBLES 2003-2008	PARTENAIRES	ACTIONS	2003-2008	2008-2015
<i>Prévoir, de concert avec les responsables municipaux, l'intégration des équipements et infrastructures ferroviaires et maritimes à l'environnement bâti.</i>	Intégration de mesures particulières dans les schémas d'aménagement des MRC.	S. O.	S. O.	MRC, municipalités.	Fournir un avis et, le cas échéant, un support technique aux intervenants locaux et régionaux lors de la modification de leurs outils d'aménagement de façon à prendre en compte les impacts liés au transport ferroviaire et maritime.	2003-2008	X
	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>	Nombre de demandes de subvention.	Traitement environnemental de 100 %.	Promoteurs privés.	Collaborer, avec l'unité responsable de l'application du programme d'aide, à l'analyse des demandes de subvention afin de s'assurer du respect des normes environnementales.	2003-2008	X
<i>Contribuer à une meilleure connaissance des déplacements de matières dangereuses en Chaudière-Appalaches.</i>	Réalisation d'une enquête origine-destination.	Enquête réalisée.	1 enquête.	MSP, MENV, RRSSS, MRC, CRECA.	Collaborer à la réalisation d'une enquête portant sur les déplacements des matières dangereuses sur le territoire (nature, itinéraire, mode de transport utilisé).	2003-2005	

**Fiche 1 : Augmenter la part des déplacements réalisés en transport en commun entre les deux rives, tant par l'autobus que par le traversier**

La mise en place du *Projet de lien interrives et de réseau de transport collectif de la capitale nationale du Québec* devrait se traduire par une augmentation et une amélioration de l'offre de transport en commun, l'harmonisation des échanges et l'amélioration du service entre les deux rives dans l'axe des ponts et à la traverse de Lévis.

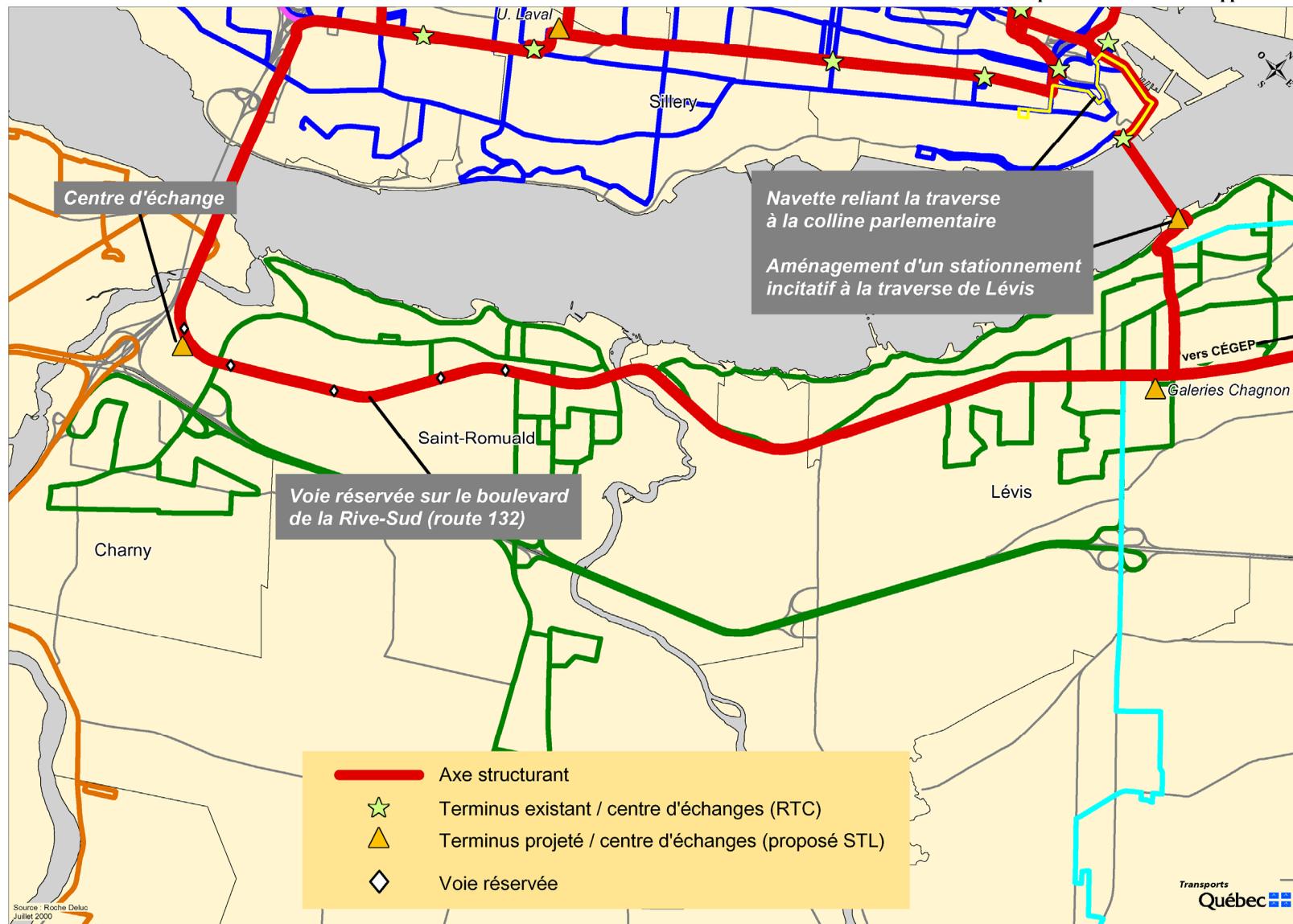
La première phase du projet consiste à réaliser une étude de localisation et de faisabilité technique de la voie réservée et des feux prioritaires sur la route 132, une étude d'aménagement du centre d'échanges et une étude de réorganisation des parcours d'autobus à la suite de la fusion des services de transport en commun et de la création de la nouvelle ville de Lévis, le 1<sup>er</sup> janvier 2002.

La deuxième phase du projet consiste en l'implantation de la voie réservée et des feux prioritaires sur la route 132 ainsi que la préparation des plans et devis du centre d'échanges dans le quartier Saint-Romuald.

Quant à la phase 3, elle consiste en la réalisation du centre d'échanges, incluant l'acquisition du terrain, les constructions et les aménagements requis (gare, terminus, stationnement d'incitation, quais d'embarquement et de débarquement).

**Coût estimé du projet : 2,7 M \$**

De plus, le prolongement de la voie réservée pour le transport en commun (comprenant l'élargissement de la route 132 entre la rue Du Sault et l'approche sud du pont de Québec et la reconstruction de la structure qui enjambe la rivière Chaudière) devra également être réalisé. Ces travaux demanderont des investissements de l'ordre de 10 M\$.



## Fiche 2 : 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

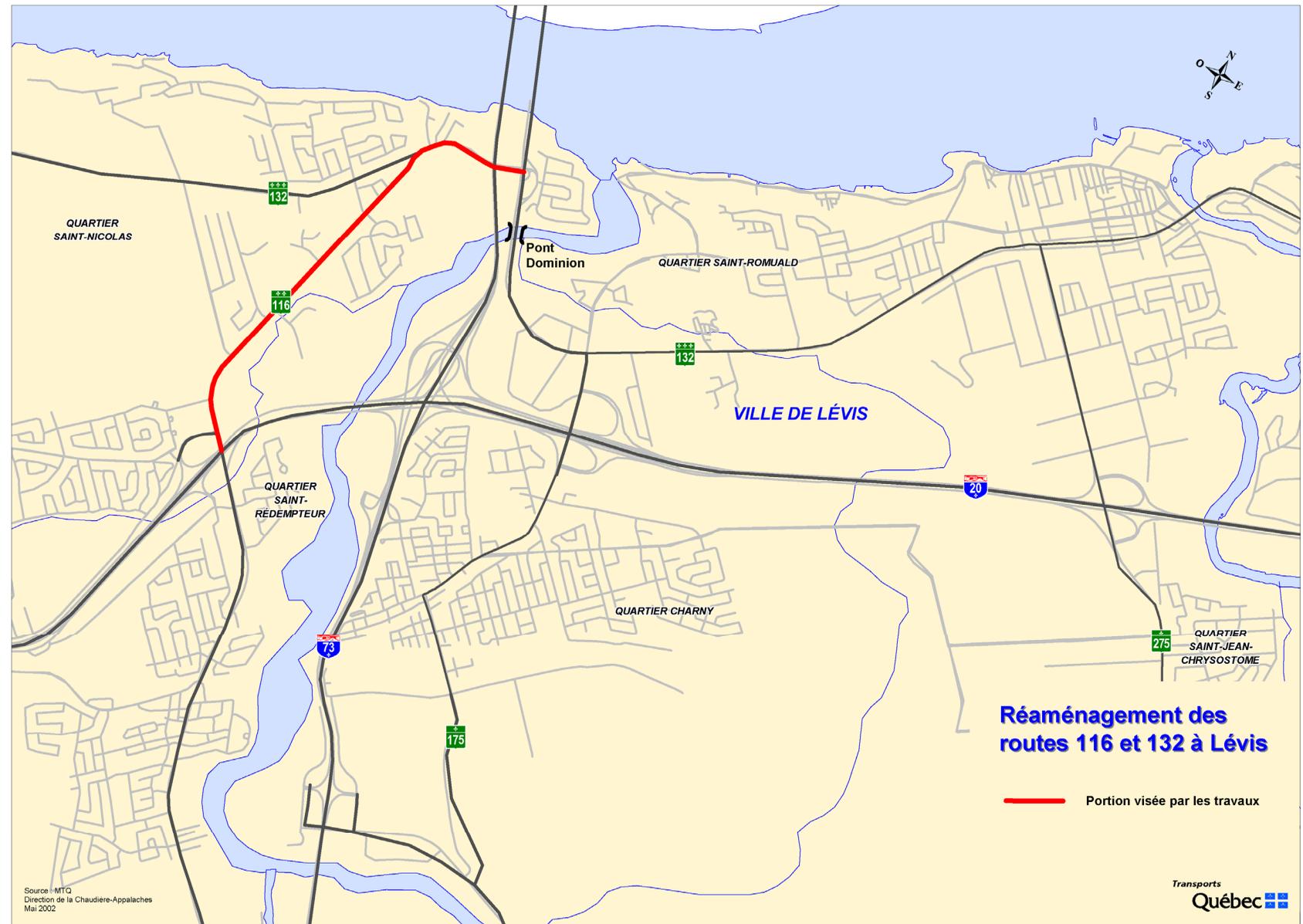
Le Ministère a prévu le réaménagement de l'axe composé des routes 116 et 132, entre l'autoroute 20 et le pont de Québec sur une longueur de 3,5 km. Ce lien est considéré comme un lien privilégié donnant accès aux ponts et dont l'intégrité est à préserver pour assurer une meilleure fluidité pour les déplacements interrives. Dans cette perspective, le Ministère a convenu avec les autorités municipales que l'axe des routes 116 et 132 devait être réaménagé selon un concept permettant de concilier deux objectifs : le développement économique du secteur et la préservation de la fonctionnalité et de la sécurité de cet axe en voie d'urbanisation. Le caractère urbain du projet implique une participation de la ville de Lévis dans la réalisation de ce projet. Cette participation sera éventuellement définie et inscrite dans un protocole d'entente.

Les travaux consistent en un élargissement des routes 116 et 132, respectivement à 4 et 3 voies divisées par un terre-plein central avec voies de virages à gauche protégées, à l'installation de feux de circulation à certaines intersections, et à l'aménagement de demi-tours et de trottoirs permettant de définir des espaces pour les piétons et les cyclistes. Le concept vise également à contrôler les accès aux propriétés riveraines et à assurer la fluidité de la circulation en favorisant la continuité de la route 116 au carrefour de la route 132.

Par ailleurs, étant la porte d'entrée de la capitale nationale, ce secteur fera l'objet d'aménagements paysagers particuliers. Dans le cadre de la Route verte, une piste cyclable bidirectionnelle sera aménagée du côté nord de la route 132, à partir du viaduc du CN et du côté ouest de la route 116 jusqu'à la rue Plante (voir aussi la fiche 9). Quant au réaménagement des approches sud du pont de Québec, incluant le prolongement des infrastructures ferroviaires et routières ainsi que les aménagements cyclables de la Route verte (dont le tunnel pour cyclistes), il a été réalisé en 2002 au coût de 3,5 M\$.

**Coût total estimé : 9,5 M\$ \***

\* Les dépenses, qui sont reliées aux études préparatoires et à l'amorce des travaux réalisés dans l'horizon du plan d'action (2003-2008), sont de l'ordre de 4 M\$.



**Fiche 3 a : Assurer des liens routiers efficaces en soutien au commerce extérieur**

Le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73), entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges, est l'une des actions identifiées pour atteindre l'objectif d'assurer des liens routiers efficaces en soutien au commerce extérieur.

À la lumière des recommandations de l'étude d'opportunité réalisée en 1992, le projet a été divisé en deux tronçons.

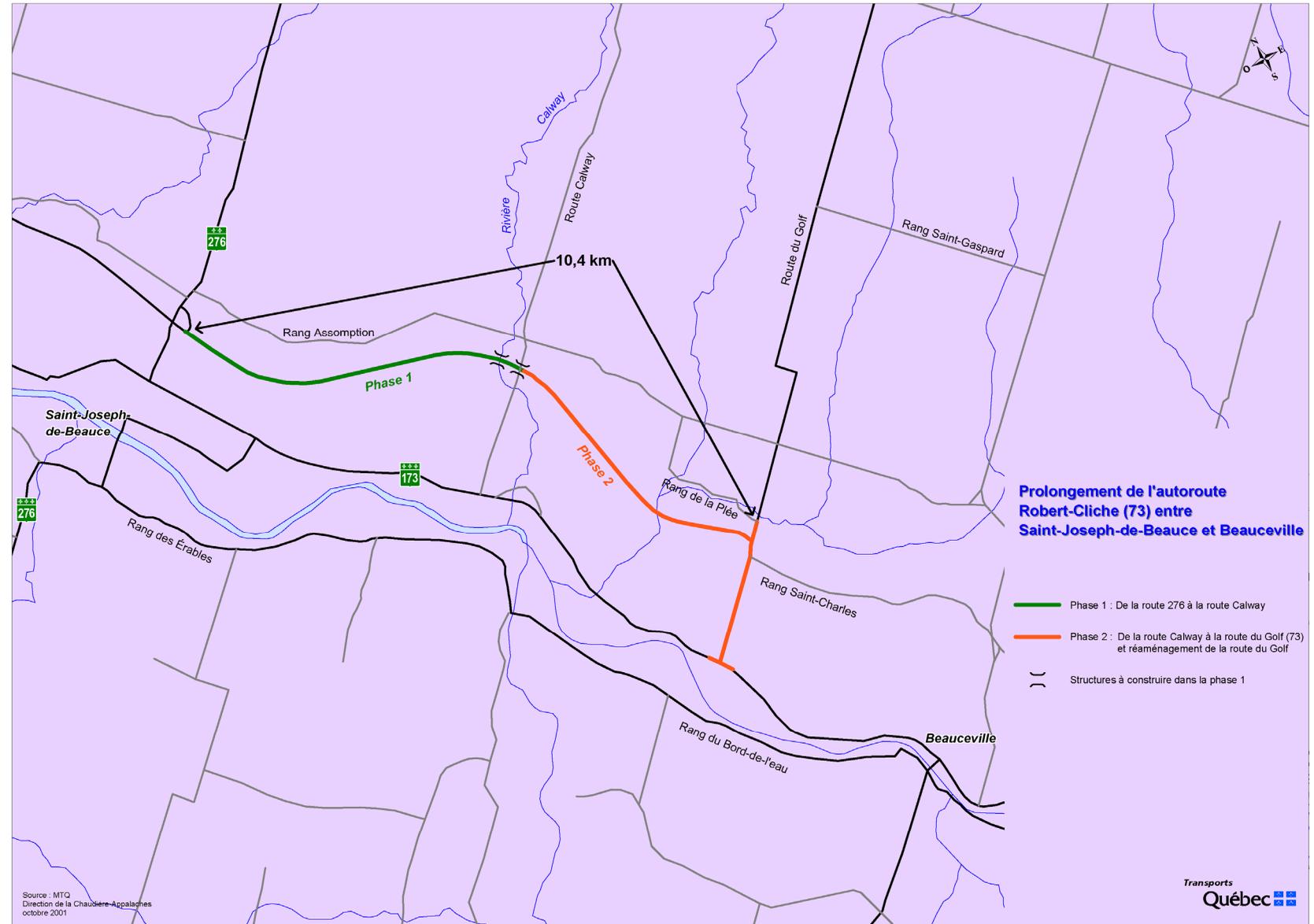
**Tronçon Saint-Joseph-de-Beauce – Beauceville**

Le Ministère a obtenu, en février 2002, un décret pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville. Ce projet consiste à prolonger l'autoroute Robert-Cliche entre la route 276, à Saint-Joseph-de-Beauce, et la route du Golf à Beauceville ainsi qu'à réaménager la route du Golf jusqu'à l'intersection de la route 173. Des travaux seront réalisés sur une longueur de 10,4 km.

Le projet, dans une première phase de construction, prévoit la réalisation de la chaussée ouest de l'autoroute. Le Ministère fera toutefois l'acquisition de l'emprise nécessaire pour réaliser, en temps opportun, les quatre chaussées d'autoroute.

Les étapes préparatoires à la réalisation du projet ont débuté en 2002.

**Coûts estimés : 51 M\$**



### Fiche 3 b : Assurer des liens routiers efficaces en soutien au commerce extérieur

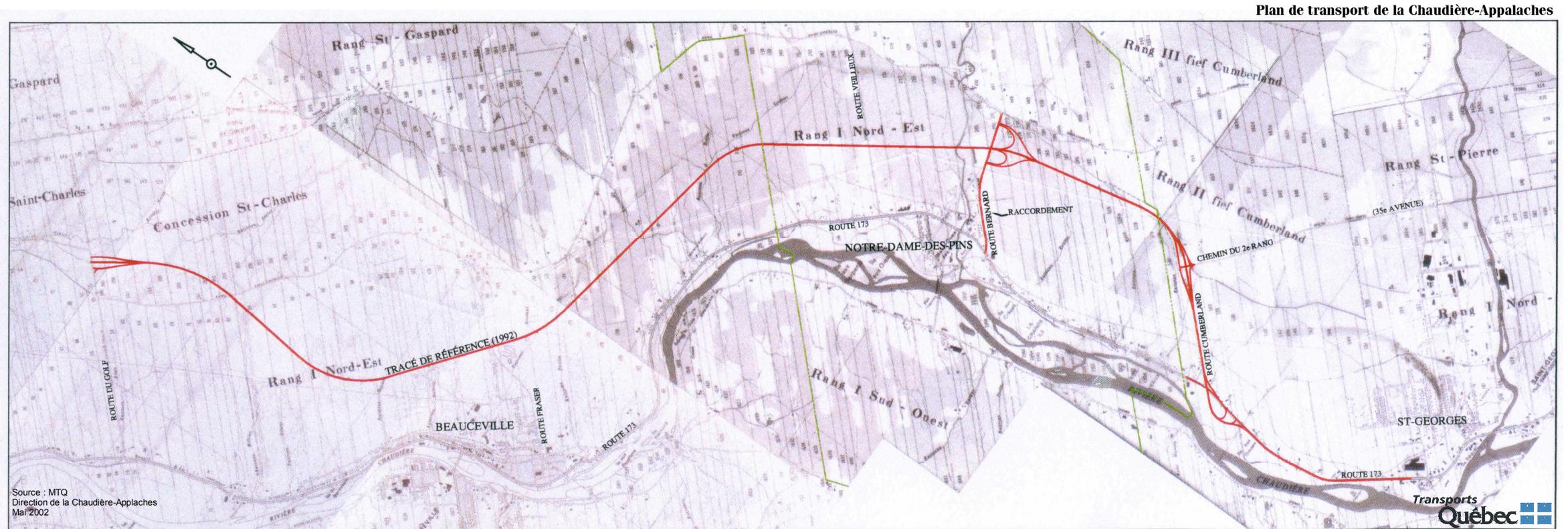
#### Tronçon Beauceville - Saint-Georges

Le ministère des Transports projette la construction du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges sur une longueur de 16 km avec un raccordement à la route 173, à la hauteur de la route Cumberland, et le réaménagement à 4 voies contiguës de circulation de la route 173, sur une longueur de 3 km jusqu'à l'entrée nord de Saint-Georges. Même si le Ministère entend acquérir les terrains nécessaires pour la réalisation de l'ensemble du projet, la construction du prolongement de l'autoroute proprement dite consistera, à la première étape, à l'établissement d'une chaussée d'autoroute.

Ce projet, qui se situe au début du processus d'évaluation environnementale en vertu de la Loi sur la qualité de l'Environnement, doit faire l'objet d'une étude d'impact dont le mandat d'exécution a été octroyé à l'été 2002. Par ailleurs, il est prévu que celle-ci soit déposée au ministère de l'Environnement en 2004 en vue d'obtenir le décret de réalisation du prolongement de l'autoroute. Le Ministère procédera par la suite aux différents travaux préparatoires à la construction (confection des plans et devis, confection du plan d'acquisition, sondages, arpentages, acquisitions, déplacement des utilités publiques, etc.).

**Coût total estimé : 84 M\$ \***

\* Les dépenses liées aux études préparatoires exigeront des déboursés de l'ordre de 5,4 M\$ et sont prévues dans l'horizon du plan d'action (2003 - 2008). La planification des travaux sera établie dès que les autorisations légales auront été émises.



#### Fiche 4: Améliorer la sécurité sur les routes et accroître la fonctionnalité des axes de circulation majeurs

Afin d'atteindre le plus efficacement possible l'objectif de réduction des accidents, les travaux prioritaires visant l'amélioration de la sécurité routière porteront sur les éléments de conception suivants :

##### Profils verticaux

Améliorer les conditions géométriques de trois pentes verticales critiques comportant des restrictions sévères dans leur descente.

Coût estimé : 4 M\$

##### Traversées d'agglomération

Dans le cadre d'élaboration de protocoles d'entente, réaménager la route à son entrée dans l'agglomération et pendant sa traversée de façon à minimiser les impacts de la circulation sur la sécurité en milieu urbanisé et à favoriser l'environnement urbain et la qualité de vie.

Coût estimé : 8,6 M\$

##### Carrefours

Le Ministère entend agir prioritairement sur les sections de route dont la fréquence des accidents est élevée et qui possèdent des éléments qualifiés d'accidentogènes. Il entend ainsi réaménager quinze carrefours dont la fonctionnalité ou la sécurité sont affectés par l'importance du débit de circulation. Par ailleurs, plusieurs autres carrefours font l'objet de réaménagements dans le cadre de travaux portant sur les traversées d'agglomération.

Coût estimé: 10 M\$

##### Abords de route

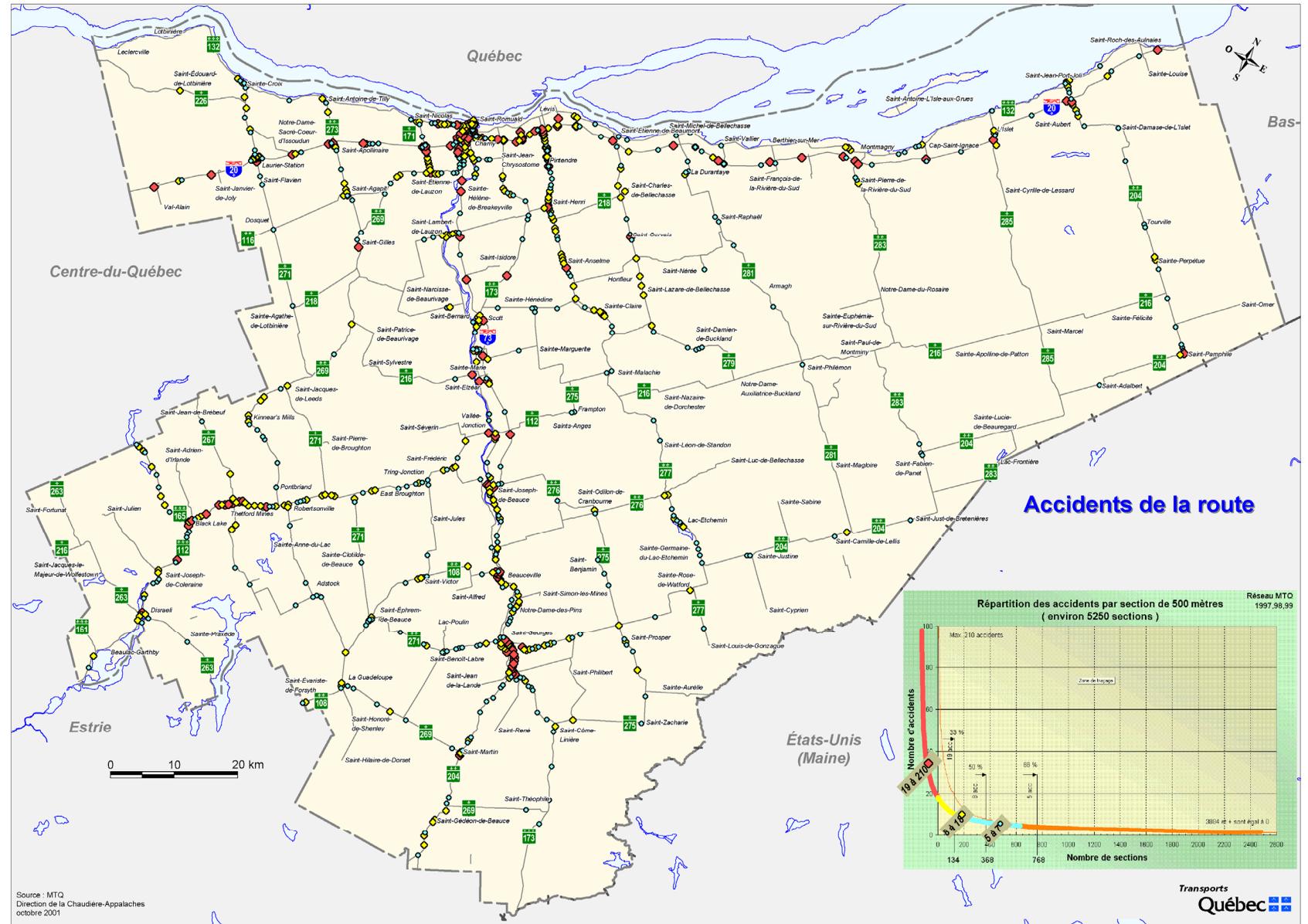
L'analyse du réseau routier nous indique une fréquence ou un potentiel élevé de collisions sur des objets fixes lors de sortie de route, soit :

- les piliers situés sur les autoroutes 20 et 73 à l'intérieur de la zone d'empiètement des véhicules;
- les installations de signalisation latérale situées sur les autoroutes 20 et 73;
- les extrémités de structures situées sur le réseau sous la responsabilité du MTQ;

Coût estimé : 6,3 M\$

Coût total : 28,9 M\$

#### Plan de transport de la Chaudière-Appalaches



**FICHE 5 :** Privilégier les travaux sur les sites à concentration élevée d'accidents et sur les éléments d'abords de route inadéquats

Planifier et réaliser les travaux prévus dans le cadre des études réalisées dans l'axe des routes 173 et 277.

**Réaménagement de 2 à 4 voies de l'axe des routes 173 et 277 entre le Parc industriel de Pintendre et l'intersection sud de la route 218 à Saint-Henri**

Ce projet s'étend sur environ 8,2 km et son coût total est estimé à 36 M\$. Ce projet comprend notamment les aménagements suivants :

- dans le quartier Pintendre à Lévis, construction d'une structure supplémentaire permettant à la chaussée additionnelle projetée d'enjamber les voies ferrées du CN, et ce, à environ 600 mètres au sud de la limite de la route existante;
- dans la traversée de l'agglomération de Saint-Henri, entre les limites actuelles de la voie de contournement, aménagement de la route 277 en une section urbaine à 2 voies séparées par un terre plein central aménagé. Des voies de virage à gauche aux endroits requis sont également prévues ainsi que l'aménagement de carrefours giratoires aux intersections nord et sud de la route 277 et de la rue Commerciale;
- sur les sections rurales des routes 173 (entre le quartier Pintendre et la municipalité de Saint-Henri sur environ 4,5 km) et 277 (du carrefour giratoire à l'intersection sud avec la rue Commerciale jusqu'à la route 218 sur approximativement 1,4 km) réaménagement de 2 à 4 voies séparées divisées par un terre plein de 4,5 mètres.

**Coût total estimé : 36 M\$ \***

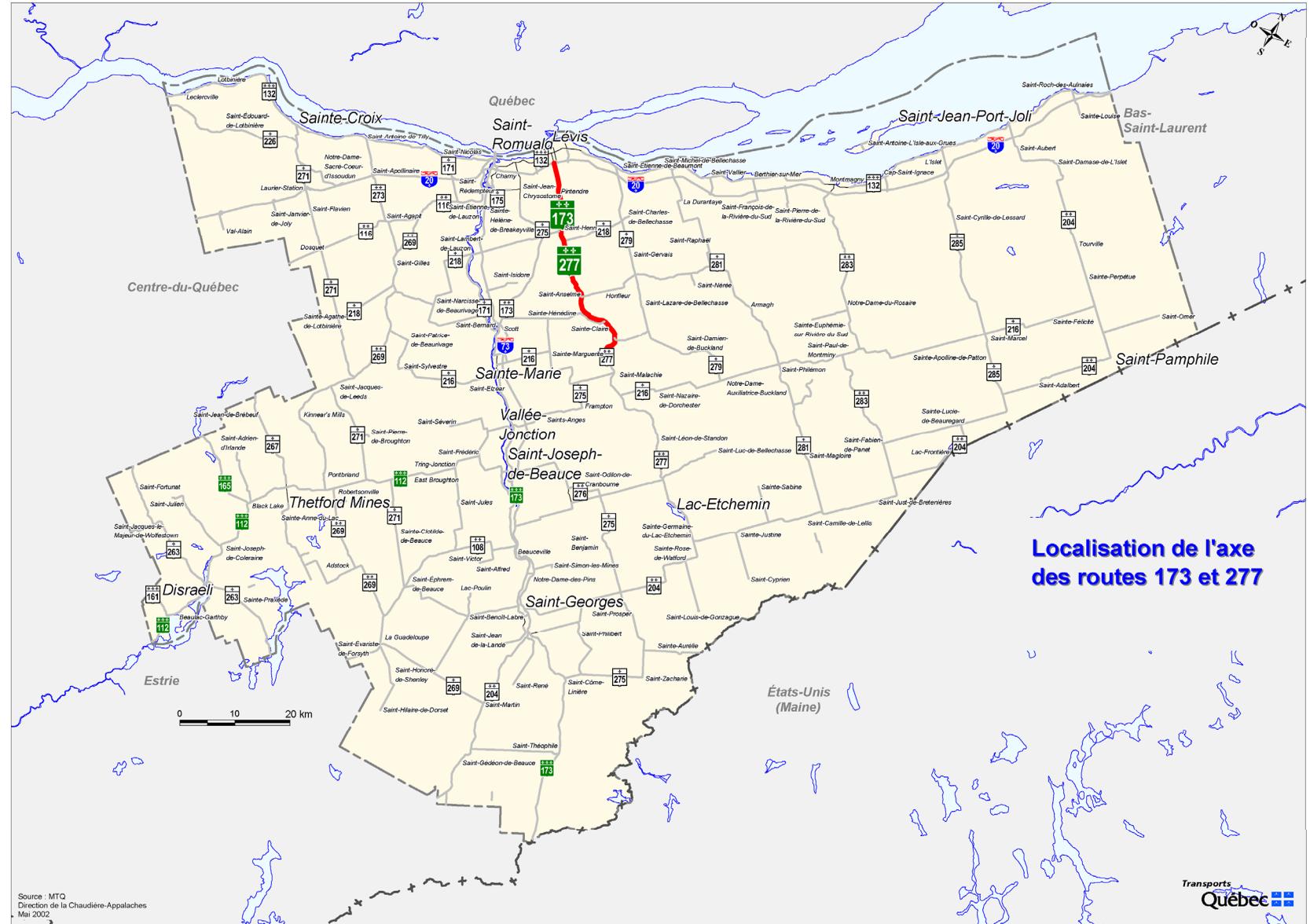
\* Les dépenses reliées aux divers travaux qui sont prévus dans l'horizon du plan d'action (2003 – 2008) exigeront des déboursés de l'ordre de 18 M\$.

**Urbanisation dans la municipalité de Saint-Anselme et structure d'étagement au-dessus de la voie ferrée**

Il s'agit de délimiter la future chaussée de la route 277 sur une longueur d'environ 2,7 km à l'intérieur du périmètre urbain de la municipalité à l'aide de bordures de béton et de trottoirs. De plus, la structure de béton enjambant la voie ferrée devra être corrigée de manière à intégrer des accotements et des trottoirs (proximité de la polyvalente de Saint-Anselme).

**Coût estimé : 5 M\$**

**Plan de transport de la Chaudière-Appalaches**



**Amélioration du carrefour du 4<sup>ème</sup> rang**

La géométrie du carrefour ne permet pas aux camions de gros gabarit qui approchent du 4<sup>ème</sup> rang d'effectuer des manœuvres sécuritaires pour accéder à la route 277 (empiètement). Il n'y a pas non plus de voie auxiliaire pour maintenir la fluidité de la route 277 en direction sud. Pour corriger cette situation, il est projeté d'élargir la plate-forme routière afin d'ajouter une marge de manœuvre supplémentaire aux automobilistes qui y circulent.

Coût estimé : 700 000 \$

**Correction de profil vertical**

À proximité de l'entrée nord de la municipalité de Sainte-Claire, correction d'une courbe verticale dont les caractéristiques ne rencontrent pas les critères de conception en matière de visibilité pour la vitesse affichée. La correction consistera à abaisser la butte en allongeant la courbe verticale.

Coût estimé : 500 000 \$

**Urbanisation dans la municipalité de Sainte-Claire**

Délimitation de la chaussée de la route 277 à l'intérieur du périmètre urbain de la municipalité, sur une longueur approximative de 2,6 km, à l'aide de bordures de béton et de trottoirs et aménagement d'un système de drainage des eaux de surface. Réaménagement des carrefours et des accès commerciaux de manière à améliorer la fonctionnalité et la sécurité de la route.

Coût estimé : 4,25 M\$

**Élargissement à 4 voies de la route 277 de la route 218 à l'entrée nord de Saint-Anselme**

Élargissement de la route 277 à 4 voies divisées sur une longueur approximative de 6,4 kilomètres, à partir de la route 218 jusqu'à Saint-Anselme. Des voies auxiliaires de virage à gauche aux intersections et une zone de transition à l'approche de la section urbaine à Saint-Anselme seront construites.

Coût estimé : 16 M\$\*

\* Les dépenses reliées aux études préparatoires, incluant une étude d'impact, exigeront des déboursés de l'ordre de 2 M\$ et sont prévues dans l'horizon du plan d'action (2003 - 2008).

**Haies brise-vent à Saint-Henri**

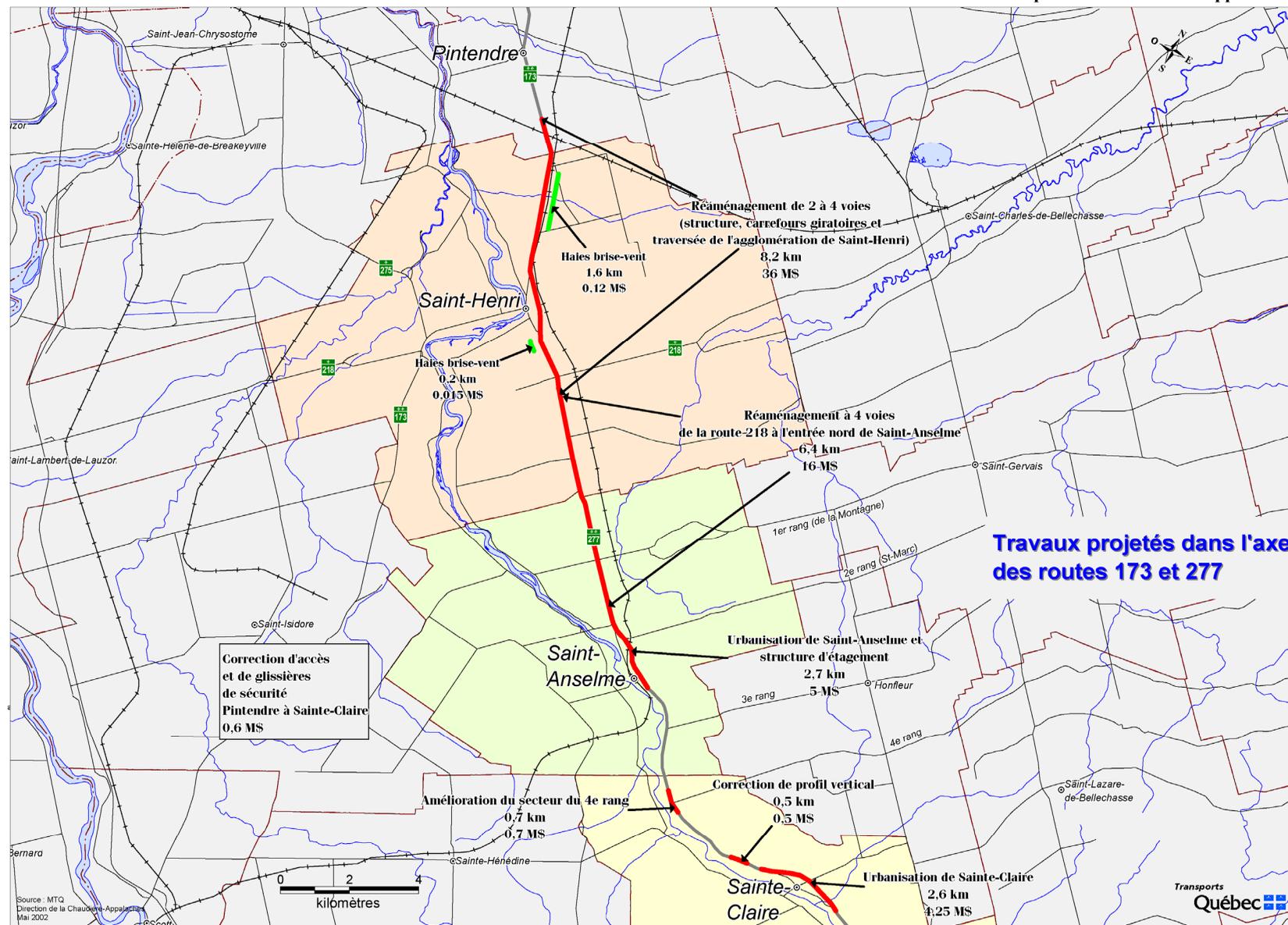
Implantation d'une haie brise-vent constituée de trois rangées d'arbres le long de l'emprise du Chemin de fer Québec Central sur une longueur de 1,8 kilomètre et dans le secteur en courbe à partir de l'intersection de la rue Commerciale sud avec la route 277.

Coût estimé : 135 000 \$

**Correction d'accès et de glissières de sécurité**

Mise à la norme des accès commerciaux et des glissières de sécurité le long du tronçon situé entre les municipalités de Lévis, dans le quartier Pintendre, et de Sainte-Claire.

Coût estimé : 600 000 \$



Travaux projetés dans l'axe des routes 173 et 277

**Fiche 6 : Privilégier des travaux visant à améliorer la sécurité sur les sites de collision avec la grande faune**

Un bilan des accidents impliquant la grande faune, surtout le cerf de Virginie et l'original, a permis de répertorier quelque 24 zones qui présentent une concentration élevée d'accidents sur le réseau routier sous la gestion du Ministère en Chaudière-Appalaches. Ces zones, où se sont produits en moyenne deux accidents et plus par kilomètre de route par année pour la période allant de 1996 à 2000, se retrouvent surtout dans la portion ouest du territoire.

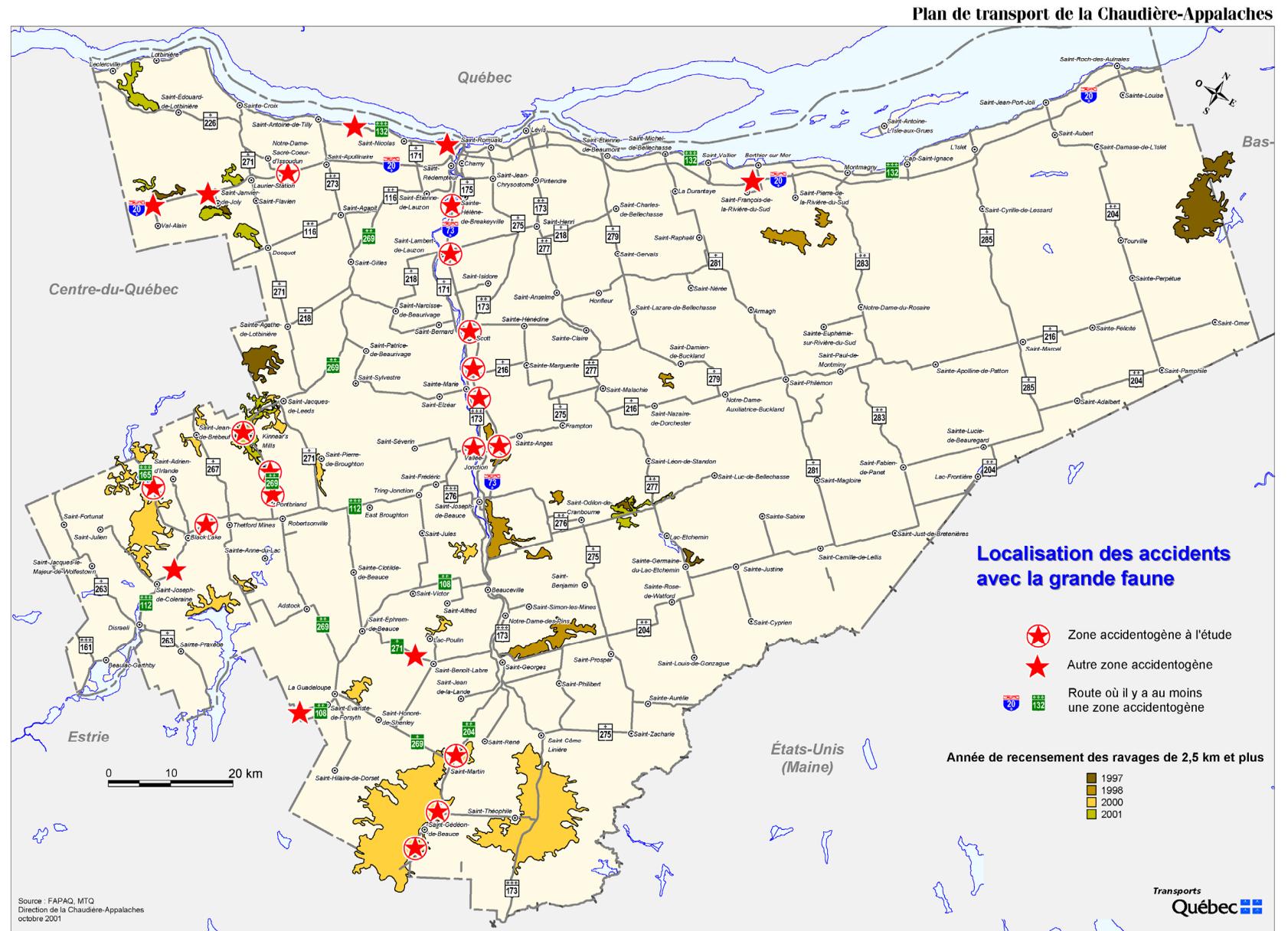
Des études et des observations sont en cours pour approfondir notre connaissance des problèmes liés à certaines de ces zones. Ces études doivent permettre de localiser plus précisément les tronçons routiers à risques d'accidents et d'identifier les causes et les circonstances des collisions (notamment en fonction des saisons, des heures du jour et des déplacements des cervidés) de manière à identifier des pistes d'amélioration de la sécurité sur les routes concernées.

Différents types de travaux peuvent être combinés pour contribuer à diminuer les risques de collisions avec des animaux. Selon les routes et les habitats traversés, des moyens tels que l'élimination de facteurs attractifs (mares salines, végétation recherchée), l'amélioration de la visibilité pour les usagers de la route, l'éclairage, l'implantation d'une signalisation particulière, la sensibilisation des usagers en saison de pointe, l'affichage d'une limite de vitesse suggérée, l'amélioration du drainage routier, l'installation de clôtures hautes peuvent être appliqués et adaptés localement.

Aucune solution n'est propre à éliminer le problème sur l'ensemble du réseau routier. Dans un contexte où la circulation automobile est en constante augmentation et en présence d'une population élevée de cervidés, on ne peut s'attendre à ce que des actions localisées influencent de façon significative un bilan qui se chiffre à plusieurs centaines d'accidents par année. Le but visé est plutôt de sécuriser davantage la circulation sur les tronçons où l'occurrence de collisions est la plus fréquente.

L'objectif poursuivi par la Direction de la Chaudière-Appalaches pour les cinq prochaines années est d'agir sur deux zones accidentogènes par année. Les zones prioritaires sont celles où les actions sont le plus susceptibles de porter fruit et où des travaux tels que l'amélioration de l'habitat seront entrepris par des partenaires (Société de la Faune et des parcs du Québec, municipalités, agences régionales de mise en valeur des forêts privées, etc.).

**Coût estimé : 500 000 \$**



## Fiche 7 : Maintenir et améliorer le confort de roulement sur les grands axes en soutien au commerce extérieur

Lors de la construction de l'autoroute 20, entre Val-Alain et le secteur de Saint-Nicolas, la dalle de béton de l'ancienne route a été conservée pour aménager une des chaussées. Cette dalle de béton a été construite au cours des années quarante et elle est maintenant désuète. La durée de vie des travaux de resurfaçage en enrobé bitumineux des dernières années a été très courte et nécessite des interventions à répétition puisque les joints de la dalle de béton réapparaissent rapidement à la surface de la chaussée.

D'ici 2015, des travaux de réfection majeure sont donc à prévoir sur 40 km de chaussée afin d'enlever cette dalle de béton. Pour permettre d'étaler ces réfections majeures d'ici 2015, des travaux d'entretien palliatif tels que la pose d'une couche d'usure (au taux de pose minimal) devront être faits pour maintenir une qualité de roulement adéquate sur ces segments de chaussée.

**Coût de réfection majeure : 500-600 000 \$/km**

Pour les autres 648 km de grands axes routiers en soutien au commerce extérieur, soit l'autoroute 20, l'autoroute 73, les routes 173, 165, 112 et 277, la construction ou la reconstruction a débuté au milieu des années soixante.

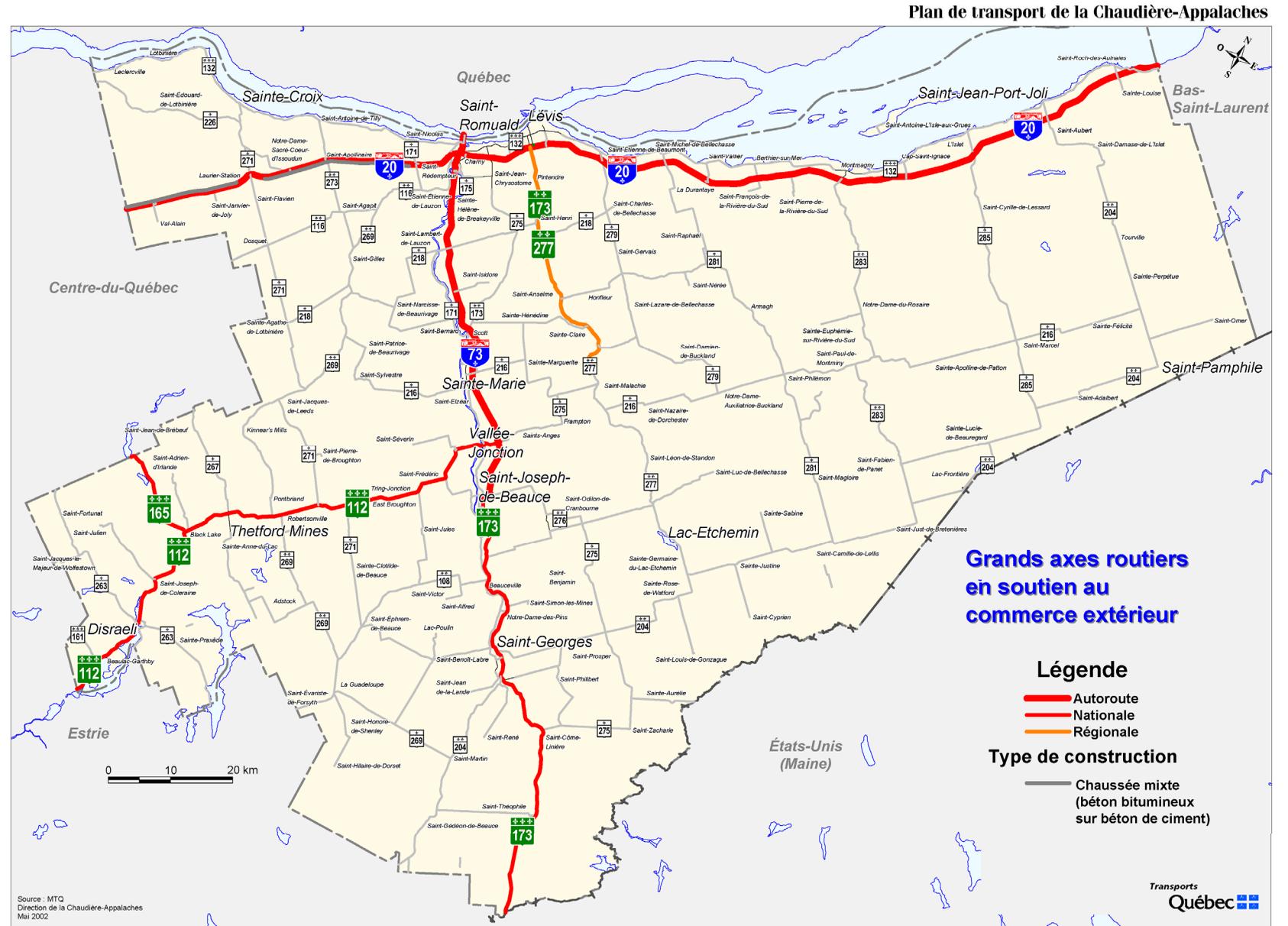
Pour atteindre un niveau de conformité d'IRI de 76,5 %, des travaux de réfection majeure et de renforcement à l'enrobé bitumineux seront planifiés en moyenne sur 40 km d'autoroute et 30 km de route nationale et régionale par année d'ici 2008. Ce niveau d'intervention permettra d'effectuer le rattrapage requis.

La priorité des interventions sera définie avec l'aide du système de gestion de chaussée, en considérant les paramètres suivants :

- les segments comportant une problématique particulière telle que l'arrachement par plaque ou un orniérage moyen par segment s'approchant de 15 mm;
- une mauvaise qualité de roulement jumelée à un orniérage important;
- le rapport bénéfice/coût des projets.

En principe, le type d'intervention devra être optimisé dans le cadre d'une période de conception de 12 ans.

**Coût total : 54 M\$**



## Fiche 8 : Maintenir le réseau routier supérieur en bon état

Le réseau routier supérieur qui supporte les grands axes routiers est composé de la façon suivante :

Type de route	Nationale	Régionale	Collectrice	Total
Longueur (km)	189	644	1 084	1 929

Ce réseau routier a été construit en grande partie dans les années cinquante et soixante, en fonction des besoins de l'époque. La demande en transport d'aujourd'hui fait en sorte que l'intervention optimale passerait souvent par une reconstruction ou une réfection majeure, avec ou sans acquisition d'emprise.

Toutefois, pour atteindre l'objectif de conformité d'IRI de 62,3% d'ici 2008, nous devons intervenir de façon prioritaire par des travaux d'entretien correctif et palliatif. La pose de couche d'usure, de couche d'usure mince et de rapiéçage mécanisé devra être favorisée avec la réfection du drainage et des zones très sensibles au gel, c'est-à-dire les cahots devant être signalés au dégel.

Ces interventions palliatives devront être accompagnées d'un plan d'action à plus long terme, c'est-à-dire la préparation des plans de réfection majeure en vue d'acquies l'emprise pour les travaux subséquents sur la chaussée. L'emprise permettra, à tout le moins, de pallier au problème de drainage et de soulèvement différentiel.

La longueur d'intervention moyenne par type de route à chaque année est la suivante :

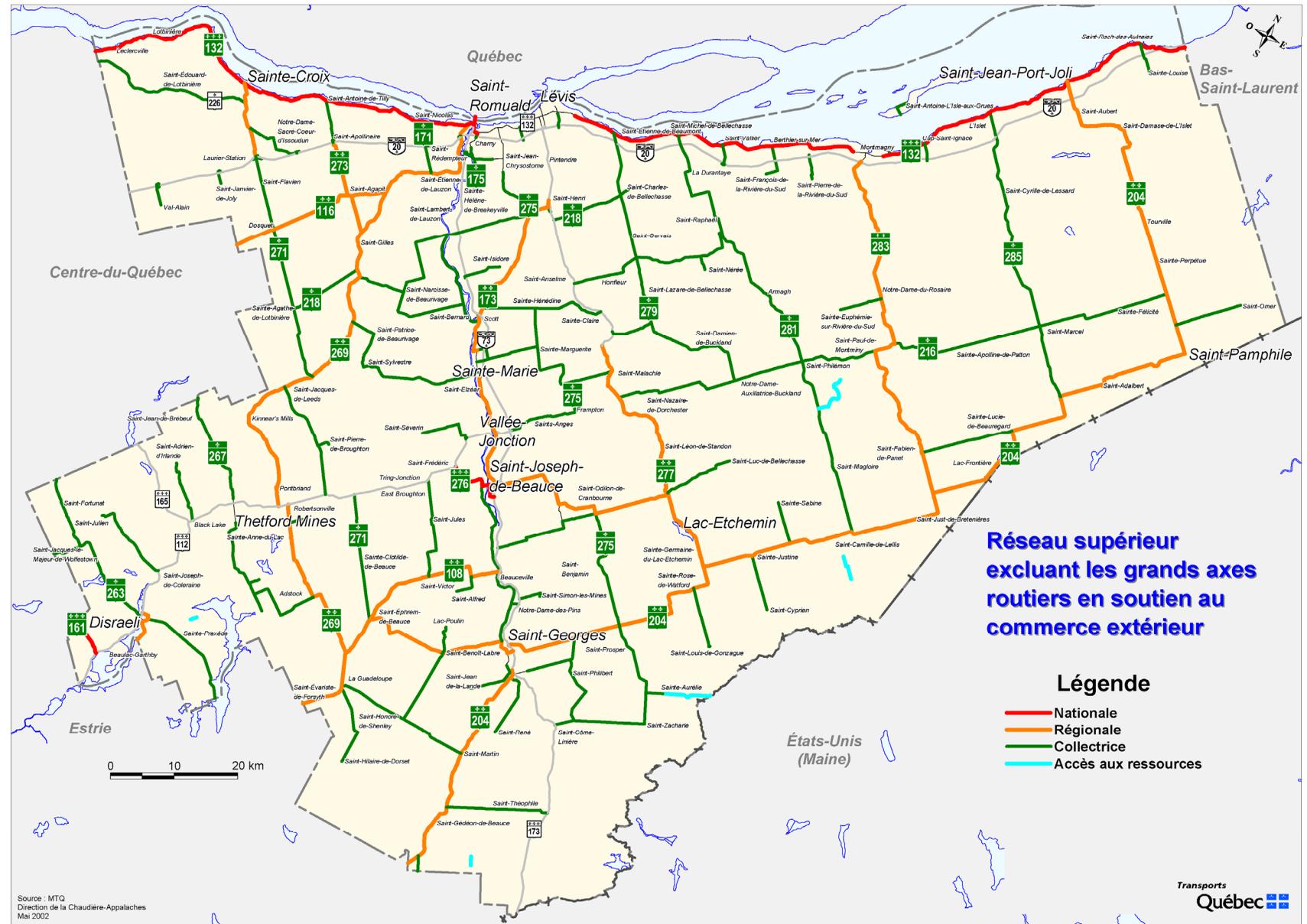
Type de route	Nationale	Régionale	Collectrice	Total
Longueur (km)	16	55	92	163

La priorité des travaux sera définie avec l'aide du système de gestion des chaussées en considérant les paramètres suivants :

- les segments comportant une problématique particulière tels que l'ornièrage, la déformation majeure au dégel ou la sécurité routière;
- une mauvaise qualité de roulement ne pouvant être tolérée;
- le rapport bénéfice/coût du projet.

**Coût total : 59 M\$**

## Plan de transport de la Chaudière-Appalaches



**Fiche 9 : Poursuivre l'aménagement de la Route verte et soutenir toute mesure visant à limiter l'usage individuel de l'automobile**

Deux axes de la Route verte sillonnent le territoire de la Chaudière-Appalaches. En 2003, l'axe est-ouest sera presque entièrement réalisé entre Dosquet et L'Islet. Il restera à compléter le pavage des accotements sur la route 132 entre L'Islet et la limite est de la région, contiguë à celle du Bas-Saint-Laurent.

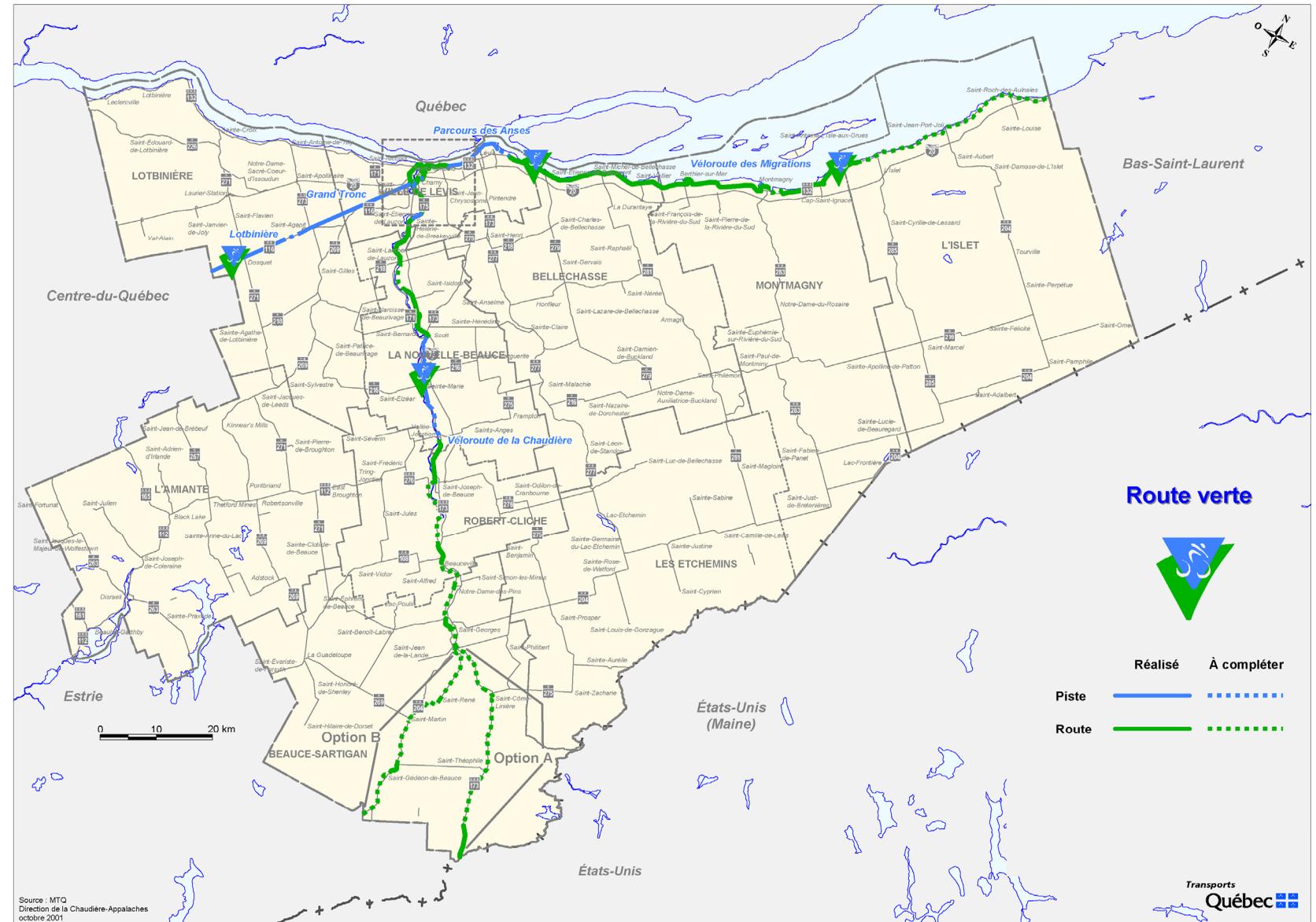
Dans le cas de l'axe nord-sud, les secteurs à compléter sur le réseau sous la gestion du Ministère sont situés entre Saint-Joseph-des-Érables et Saint-Georges. Le tracé au sud de Saint-Georges n'étant pas encore déterminé, les données pour ce secteur prennent en considération les options possibles, soit l'aménagement d'une bande cyclable sur la route 173 en direction du Maine (option A) ou un itinéraire empruntant la route 204 en direction de la région de l'Estrie (option B).

Axe	À compléter sur le réseau du MTQ		Longueur totale Route verte
	km	Coût	
Est-ouest	28	1 200 000 \$	175

Axe	À compléter sur le réseau du MTQ		Longueur totale Route verte
	km	Coût	
Nord-sud (jusqu'à Saint-Georges)	22	1 000 000 \$	105
Nord-sud (via la R-173) – option A	29	1 200 000 \$	43
<b>Total – option A</b>	<b>51</b>	<b>2 200 000 \$</b>	<b>148</b>
Nord-sud (via la R-204) – option B	31	700 000 \$	42
<b>Total – option B</b>	<b>53</b>	<b>1 500 000 \$</b>	<b>147</b>

Axe	À compléter sur le réseau du MTQ		Longueur totale Route verte
	km	Coût	
Total est-ouest et nord-sud selon l'option A	79	3 400 000 \$	323
Total est-ouest et nord-sud selon l'option B	81	2 700 000 \$	322

**Plan de transport de la Chaudière-Appalaches**



Source : MTQ  
Direction de la Chaudière-Appalaches  
octobre 2001

Nonobstant le fait que le tracé de la Route verte n'est pas encore déterminé au sud de Saint-Georges, le Ministère entend procéder au pavage des accotements pour le tronçon de la route 173 entre Saint-Georges et la frontière Américaine.

### La tête des ponts : un secteur stratégique

Le secteur de la Route verte situé à la tête des ponts constitue l'accès principal à la rive nord ainsi que le lieu de convergence des deux axes. Les aménagements sont conformes aux normes du Ministère. Toutefois, compte tenu de l'importance stratégique que ce tronçon revêt et compte tenu de l'important achalandage cycliste dans le secteur, le Ministère prévoit implanter à moyen terme des aménagements plus sécuritaires constitués d'une piste cyclable en bordure de la route.

- Route 116 entre le chemin des Oliviers et la route 132 sur une distance de 2,52 kilomètres.
- Route 132 entre la route 116 et le viaduc du CN sur une distance de 830 mètres.
- Route 132 entre le pont Dominion et la route 175 (chemin du Sault) sur une distance de 1,08 kilomètres.
- Route 175 entre le viaduc de l'autoroute 20 et la route 132 sur une distance de 530 mètres.

De plus, le trottoir sur le pont de Québec devra être réaménagé afin de permettre l'implantation de voies de refuge à divers endroits pour faciliter le croisement des cyclistes.

## Plan de transport de la Chaudière-Appalaches

